

Conferencia Internacional del Trabajo
92.^a reunión 2004

Informe V (2)

Condiciones de trabajo en el sector pesquero: los puntos de vista de los mandantes

Quinto punto del orden del día

ISBN 92-2-313041-7

ISSN 0251-3226

Primera edición 2004

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, que también puede enviar a quienes lo soliciten un catálogo o una lista de nuevas publicaciones.

INDICE

	Páginas
LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE.....	V
INTRODUCCIÓN.....	1
RESPUESTAS RECIBIDAS Y COMENTARIOS.....	5
CONCLUSIONES PROPUESTAS.....	195
ANEXOS	
I. Informe de la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero.....	219
II. Directivas pertinentes de la Unión Europea.....	281

LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE

CIT	Conferencia Internacional del Trabajo
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
ICMA	Asociación Marítima Cristiana Internacional
ICSF	Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales
IMHA	Asociación Internacional de Medicina Marítima
OMI	Organización Marítima Internacional
UE	Unión Europea

Instrumentos internacionales

Código de seguridad pesquera	Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A: Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones
Convención UNCLOS	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982
Convenio SOLAS	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, de la OMI
Convenio STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado en 1995
Convenio STCW-F	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995
Convenio TORREMOLINOS 77	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
Documento guía	Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros
PROT 1993 PESQUEROS	Protocolo relativo al Convenio de Torremolinos de 1977 para la seguridad de los buques pesqueros

Mandantes nacionales

Argentina	CAPeCA/CALAPA/ CAPA	Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina/Cámara Langostinera Patagónica/Cámara de Armadores de Poteros Argentinos
	CCUOMM	Centro de Capitanes de Ultramar y Oficiales de la Marina Mercante
	CGT	Confederación General del Trabajo
	SOMU	Sindicato de Obreros Marítimos Unidos
	UMAFLUP	Unión de Personal Marítimo, Fluvial, Puerto y Pesca
Bélgica	CCE	Consejo Central de la Economía
Brasil	CGT	Confederación General de Trabajadores
Canadá	CAW-Canada	Sindicato nacional de trabajadores de los sectores del automóvil, aeroespacial y transporte, y de otros trabajadores del Canadá
	UFAWU-CAW	Sindicato de Pescadores y Trabajadores Afines Unidos – CAW
Colombia	UNIMPESCOL	Unión de Marineros Mercantes y de Pesca Colombianos
Corea, República de	FKSU	Federación Coreana de Sindicatos de Gente de Mar
Costa Rica	INS	Instituto Nacional de Seguros
Croacia	PPDIV	Sindicato de Trabajadores de los Sectores de la Agricultura, la Alimentación, y el Tabaco y de la Gestión de los Recursos Hídricos
Dinamarca	SiD	Unión General de Trabajadores de Dinamarca
Egipto	GTUWA	Sindicato General de Trabajadores de la Agricultura y la Irrigación
Eritrea	EFE	Federación de Empleadores de Eritrea
Estados Unidos	USCIB	Consejo de Estados Unidos para el Comercio Internacional
Estonia	ESA	Asociación de Armadores de Estonia
Francia	MEDEF	Movimiento de las Empresas de Francia
Gabón	CSG	Congreso de Sindicatos de Gabón

Lista de abreviaturas de uso frecuente

Ghana	MDU	Sindicato Marítimo y de los Trabajadores Portuarios
Guinea	SLIMAPG	Sindicato Nacional de Pescadores de Guinea
Honduras	COHEP	Consejo Hondureño de la Empresa Privada
Indonesia	KPI	Sindicato Indonesio de la Gente de Mar
Irlanda	HSA	Dirección de la Seguridad y la Salud
Islandia	ASI	Confederación del Trabajo de Islandia
Italia	AGCI PESCA	Asociación General de Cooperativas Italianas – Sector pesquero
	Confcooperative	Confederación de Cooperativas Italianas
Japón	JSU	Sindicato de la Gente de Mar de Japón
Letonia	LEC	Confederación de Empleadores de Letonia
Líbano	CCIAB	Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Beirut y el Monte Líbano
	CCIAS	Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Sidón y el Sur del Líbano
	FTUS	Sindicato de Pescadores del Sur del Líbano
Marruecos	CDT	Confederación Democrática del Trabajo
Namibia	NEF	Federación de Empleadores de Namibia
	NUNW	Sindicato Nacional de Trabajadores de Namibia
Noruega	DNMF	Sindicato de Maquinistas Navales de Noruega
	NSF	Unión de Oficiales Marítimos de Noruega
	NSU	Sindicato de la Gente de Mar de Noruega
Países Bajos	PVIS	Junta Reguladora de los Productos Pesqueros de Holanda
Panamá	ANDELAIPP	Asociación Nacional de la Industria Pesquera Panameña
	APOM	Asociación Panameña de Oficiales de Marina

Polonia	KSM NSZZ Solidarnosc	Sindicato autónomo independiente «Solidarnosc» [Solidaridad] – Sección Marítima Nacional
	PSU ZZMiR	Sindicato Polaco de Gente de Mar Federación de Sindicatos de Gente de Mar y Pescadores
Reino Unido	TUC	Congreso de Sindicatos Británicos
Rumania	CNS Cartel Alfa	Confederación Sindical Nacional «Cartel Alfa»
Rusia, Federación de	RPRRKh	Sindicato Ruso de Trabajadores de la Industria Pesquera
Sierra Leona	SALFU	Sindicato de Pescadores de Sierra Leona
Sri Lanka	UFFC	Congreso de Pescadores y Trabajadores de la Pesca Unidos
Sudán	SWTUF	Federación de Sindicatos Obreros de Sudán
Suecia	LO TCO	Confederación de Sindicatos de Suecia Confederación de Funcionarios y Empleados de Suecia
Suiza	USS	Unión Sindical Suiza
Tailandia	ECOT NCTL	Confederación de Empleadores de Tailandia Congreso Nacional del Trabajo de Tailandia
Trinidad y Tabago	ECA NATUC	Asociación Consultiva de Empleadores Central Sindical Nacional
Zimbabwe	EMCOZ ZCTU	Confederación de Empleadores de Zimbabwe Congreso de Sindicatos de Zimbabwe

Términos técnicos

CDC	certificado de competencia
PDC	pabellón de conveniencia
PSC	control por el Estado rector del puerto
SST	seguridad y salud en el trabajo

Lista de abreviaturas de uso frecuente

TB	toneladas brutas
TRB	toneladas de registro bruto
ZEE	zona económica exclusiva

INTRODUCCION

En su 283.^a reunión (marzo de 2002)¹ el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo decidió 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. Esta nueva norma (o normas) revisaría los siete instrumentos de la OIT vigentes sobre ese tema: cinco convenios (relativos a la edad mínima, el examen médico, el contrato de enrolamiento, el alojamiento y los certificados de competencia) y dos recomendaciones (relativas a la formación profesional y las horas de trabajo). La justificación de esta revisión era la siguiente: reflejar los cambios que se han producido en el sector durante los últimos cuarenta años; lograr una mayor ratificación; abarcar, en la medida de lo posible, una proporción mayor de los pescadores en todo el mundo, particularmente aquellos que trabajan en embarcaciones de menor tamaño, y abordar otras cuestiones esenciales, tales como la seguridad y la salud. También se tomarán en cuenta las diferencias en relación con las operaciones pesqueras, las modalidades de empleo, los métodos de remuneración y otros aspectos. Esta revisión complementará la labor paralela que está llevando a cabo la OIT para refundir las normas relativas a la gente de mar en una nueva norma global².

De conformidad con el artículo 39 del Reglamento de la Conferencia, que se refiere a las etapas preparatorias del procedimiento de doble discusión, la Oficina elaboró un informe preliminar³, a fin de que sirviera de base para la primera discusión del punto relativo a una norma sobre el sector pesquero en la reunión de la Conferencia en 2004. En dicho informe se presenta el panorama general del sector pesquero y se analiza la legislación y la práctica pertinentes en lo relativo a las condiciones de trabajo en este sector en los Estados Miembros de la OIT. El informe y el cuestionario adjunto al mismo se enviaron a los gobiernos de los Estados Miembros, a quienes se pidió que remitieran su respuesta de modo que llegara a la Oficina Internacional del Trabajo a más tardar el 1.º de agosto de 2003.

En el presente informe figura una compilación resumida de las respuestas al cuestionario antes mencionado recibidas por la Oficina. En el momento de redactarse este informe, la Oficina había recibido respuestas de los gobiernos de los 83 Estados Miembros siguientes⁴: Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia,

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

² En 2005 la CIT examinará un proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo con miras a su posible adopción.

³ OIT: *Condiciones de trabajo en el sector pesquero: Una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero*, Informe V (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004

⁴ A fin de poder enviar este informe a los Estados Miembros en febrero de 2004, sólo se han tenido en cuenta las respuestas recibidas por la Oficina antes del 7 de noviembre de 2003. Las respuestas que, por haberse recibido demasiado tarde, no se han incluido en el presente informe estarán a disposición de los delegados durante la 92.^a reunión de la Conferencia.

Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

De conformidad con el párrafo 1 del artículo 39 del Reglamento de la Conferencia, se invitó a los gobiernos a que consultaran a las organizaciones de empleadores y de trabajadores más representativas antes de completar sus respuestas al cuestionario, que motivaran sus respuestas y que indicasen a qué organizaciones habían consultado. También se recordó a los gobiernos la importancia de asegurarse de que participaran en el proceso consultivo todos los departamentos pertinentes, en particular los departamentos encargados de las cuestiones laborales y sociales, la pesca, la seguridad marítima, la salud y el medio ambiente. La experiencia adquirida por la Oficina en cuanto a la recopilación de la información que se proporciona en el informe sobre la legislación y la práctica muestra también la importancia de las consultas, siempre que sea posible, con las autoridades regionales y locales de los Estados Miembros.

Los gobiernos de los Estados Miembros que se indican a continuación señalaron que habían redactado sus respuestas tras consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, y algunos de ellos incluyeron en su respuesta las opiniones expresadas por esas organizaciones sobre ciertos puntos: Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belarús, Benin, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Grecia, Guatemala, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Los gobiernos de los siguientes Estados Miembros enviaron por separado las respuestas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores u otras organizaciones; en algunos casos, la Oficina recibió directamente las respuestas: Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, República de Corea, Croacia, Dinamarca, Egipto, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Francia, Gabón, Ghana, Guinea, Honduras, Indonesia, Italia, Japón, Letonia, Líbano, Marruecos, Namibia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Sierra Leona, Sri Lanka, Sudán, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago y Zimbabwe.

También se recibieron respuestas de la Asociación Marítima Cristiana Internacional (ICMA), del Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales (ICSF) y de la Asociación Internacional de Medicina Marítima (IMHA).

El presente informe, que ha sido redactado sobre la base de las respuestas recibidas de los gobiernos, las organizaciones de empleadores y de trabajadores, contiene los puntos esenciales de sus observaciones, junto con breves comentarios.

En este informe también se ha tenido en cuenta el informe de la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, celebrada en Ginebra del 2 al 4 de septiembre de 2003, de acuerdo con las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración⁵, con el fin de examinar las cuestiones que han de abarcarse en la norma sobre el sector pesquero. El informe de la Reunión de expertos se reproduce en el anexo I del presente informe.

Las conclusiones propuestas con miras a la elaboración de un convenio y una recomendación figuran al final de este informe.

⁵ Documentos GB.284/Inf.1; GB.285/20, párrafos 10 a 14; GB.286/21, párrafos 16 y 17; GB.287/12, párrafos 3 a 5.

RESPUESTAS RECIBIDAS Y COMENTARIOS

En esta sección se recoge lo esencial de las observaciones generales formuladas por los gobiernos y de sus respuestas al cuestionario contenido en el Informe V (1), así como de las respuestas recibidas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores, de tres organizaciones internacionales no gubernamentales y de algunas respuestas conjuntas.

Después del texto de cada pregunta figura una lista de quienes respondieron a la misma, agrupados según el sentido de sus respuestas (afirmativas, negativas u otras). Lo esencial de las observaciones formuladas por los encuestados para matizar o explicar sus respuestas se presenta por orden alfabético de los países; en algunos casos las respuestas se han agrupado debido a su similitud.

El resumen de las respuestas a cada pregunta y el comentario correspondiente de la Oficina figuran al final de cada sección del informe. El comentario de la Oficina se refiere tanto a las preguntas como al punto o puntos correspondientes de las conclusiones propuestas que figuran al final del informe y, por tanto, sirve de vínculo entre la información recopilada y analizada por la Oficina mediante el cuestionario y las conclusiones propuestas relativas a la elaboración de una norma para el sector pesquero. También se han tenido en cuenta las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero.

Varios países afirmaron que el informe preliminar constituía un punto de partida satisfactorio para el debate y formularon observaciones generales sin responder a preguntas específicas. Algunos gobiernos informaron acerca de su legislación y práctica nacionales, y otros proporcionaron información detallada sobre la situación del sector pesquero en sus países. Aunque es de gran utilidad para la labor de la Oficina, este tipo de información no se ha incluido, salvo en los casos en que se consideró necesario para la comprensión de la respuesta correspondiente.

Observaciones generales

Australia. La responsabilidad principal respecto del sector pesquero incumbe a los gobiernos de los seis estados y del Territorio del Norte. El Gobierno federal sólo es responsable de los buques pesqueros que faenan en aguas extranjeras. Australia no ve por qué el sector pesquero debería contar con normas distintas de las que rigen para la gente de mar y considera que las normas específicas para el sector pesquero serían superfluas. Cada Estado Miembro debería determinar si las normas marítimas deberían aplicarse también a los buques pesqueros.

Noruega. Existe una necesidad clara de que la OIT elabore un convenio que regule las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores. La OIT ha catalogado la pesca como un trabajo peligroso. Dado que la globalización tiene un profundo impacto en las condiciones de vida y de trabajo en este sector, es evidente que se deben buscar soluciones de ámbito mundial. Habida cuenta de la reducción de las poblaciones de peces y del aumento de la competencia

internacional, la protección de la salud y el bienestar de los trabajadores de este sector es un desafío internacional. Si se quiere que el instrumento sea útil para afrontar desafíos futuros, se han de modificar algunas de sus partes mediante la aceptación tácita del procedimiento de enmienda adoptado en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). Asimismo, la OIT debería incluir en el instrumento el requisito de que, independientemente de su bandera, todos los buques que operen en la zona económica exclusiva (ZEE) de los Estados Miembros deban cumplir con lo dispuesto en el convenio antes de que se les conceda una autorización para pescar. Este es un medio eficaz para garantizar el cumplimiento de las disposiciones del convenio. La introducción de la figura del *ombudsman* y de los comités de seguridad a bordo y/o de comités de seguridad regionales es esencial para garantizar la notificación y el seguimiento de los accidentes y facilitar la difusión de información. Estas medidas, que pueden aplicarse con costo mínimo para los pescadores, pueden ser herramientas eficaces para reducir los peligros. Asimismo, el nuevo instrumento debería dar cuenta de las diferentes relaciones de trabajo que existen en la industria pesquera (pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto, propietarios o patrones independientes). Es fundamental que en el nuevo instrumento no sólo se fusionen las disposiciones anteriores de la OIT relativas al sector pesquero, sino también que éstas se examinen y actualicen exhaustivamente. En el nuevo instrumento se deberían tener en cuenta las disposiciones contenidas en las normas en vigor de otras organizaciones internacionales; por ejemplo, no se deberían contradecir las disposiciones enunciadas en el Convenio STCW-F. Por último, se debería tomar en consideración la compatibilidad del instrumento con las disposiciones del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

Nueva Zelanda. Las normas de la OIT deberían dar cabida a una variedad de circunstancias nacionales, fomentando al mismo tiempo los principios fundamentales aceptados universalmente. Dichas normas deberían centrarse en los resultados, de forma que los países puedan hacer realidad los principios en los que están basadas, aunque los medios difieran según las políticas y prácticas nacionales. El grado de detalle en relación con el método de aplicación debería reflejar la necesidad de lograr los resultados deseados, aunque al mismo tiempo debería limitarse. Estas normas deberían tener un amplio alcance; esto es, deberían elaborarse normas universales mínimas para establecer condiciones mínimas de empleo y de trabajo en todos los sectores. El objetivo del instrumento propuesto es enunciar una norma exhaustiva para garantizar condiciones de trabajo en el sector pesquero que permitan alcanzar los resultados del trabajo decente. En términos generales, no se deberían elaborar instrumentos para sectores específicos de la fuerza de trabajo. No obstante, muchas personas trabajan en buques matriculados en países distintos de los suyos. Dado el carácter transnacional del trabajo y la diversidad de las leyes y prácticas estatales que regulan el sector, es apropiado elaborar un instrumento específico para el sector pesquero en el que se establezcan normas mínimas universalmente reconocidas. Nueva Zelanda apoya decididamente la refundición de los instrumentos de la OIT cuando proceda, y considera que la posible refundición de los instrumentos relativos al sector pesquero constituye una medida de racionalización positiva.

Reino Unido. En primer lugar, el nuevo instrumento debería dar cuenta de las diferentes relaciones de trabajo existentes en el sector pesquero. Como se indica en el Informe V (1), la mayoría de los trabajadores son bien pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto, bien propietarios o patrones independientes. Para que sea eficaz, es importante que el nuevo instrumento contenga normas de alcance general cuya aplicación no dependa de las relaciones laborales tradicionales. En segundo lugar, el nuevo instrumento no debería consistir en una simple fusión de las disposiciones contenidas en los convenios y recomendaciones anteriores de la OIT relativos al sector pesquero sin un examen exhaustivo y una actualización de dichas disposiciones. En la elaboración del nuevo instrumento también deberían tomarse en consideración las disposiciones contenidas en las normas en vigor de otras organizaciones internacionales. Por ejemplo, no se deberían duplicar, ni mucho menos contradecir, las disposiciones en

vigor del Convenio STCW-F. En tercer lugar, se debería tener en cuenta la necesidad de que el nuevo instrumento sea compatible con las disposiciones contenidas en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Esto puede revestir importancia en los casos en que un buque pesquero pueda operar efectivamente como un buque mercante, por ejemplo, cuando desempeñe la función de buque de apoyo en la industria de alta mar o de buque de vigilancia durante la realización de estudios sísmicos. Por último, en lo que respecta a los Estados miembros de la Unión Europea, será necesario garantizar la compatibilidad del nuevo instrumento con los reglamentos y directivas del Consejo de la Unión Europea. Esto es potencialmente pertinente en lo que respecta, por ejemplo, a la atención médica, al horario de trabajo, a la seguridad y salud en el trabajo y a la protección social de quienes trabajan en buques pesqueros.

Austria y *Suiza* indican que, puesto que son países sin litoral y sólo cuentan con un número limitado de personas que trabajan en la pesca de agua dulce, la nueva norma sólo tendría un interés menor para ellos. *Finlandia* alude a la disminución del número de personas que trabajan en el sector pesquero y al rápido aumento de su media de edad y señala que la mejora de la rentabilidad de esta actividad y la creación de mejores condiciones de trabajo contribuirían a garantizar la supervivencia de la profesión pesquera.

A. Forma del instrumento o de los instrumentos internacionales

¿Considera que la Conferencia Internacional del Trabajo debería adoptar uno o más instrumentos sobre el trabajo en el sector pesquero? **P. A1**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 74. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano),

CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 2. Australia y Myanmar.

Organizaciones de empleadores: Asociación de Empleadores de Burundi (Burundi) y LEC (Letonia).

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Bahrein, Cuba, Egipto, Estados Unidos, Irlanda y Nigeria.

Organización de empleadores: ECA (Trinidad y Tabago).

Organización de trabajadores: ZZMiR (Polonia).

Comentarios

Australia. Dado que, cuando procede, es posible aplicar al sector pesquero los convenios de la OIT sobre la gente de mar, sería superfluo elaborar nuevos instrumentos por separado para ocuparse de dicho sector.

Estados Unidos. USCIB: La nueva norma debería también abordar otras cuestiones como la seguridad y la salud en el trabajo.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

P. 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?*

a) Un convenio

Gobiernos: 6. Argelia, Emiratos Arabes Unidos, Irlanda, Malawi, Panamá y Suiza.

Organizaciones de empleadores: MEDEF (Francia) y CCIAB (Líbano).

Organizaciones de trabajadores: UFAWU-CAW (Canadá), CDT (Marruecos), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumania), USS (Suiza) y ZCTU (Zimbabwe).

b) *Una recomendación*

Gobiernos: 9. Bahrein, Bangladesh, Egipto, Estonia, India, México, Omán, Polonia y Tailandia.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega) y ANDELAIPP (Panamá).

Organizaciones de trabajadores: Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia).

c) *Un convenio complementado con una recomendación*

Gobiernos: 64. Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), USCIB (Estados Unidos), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Un convenio refundido

Gobiernos: 2. Dinamarca y Noruega.

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia) y SALFU (Sierra Leona).

Comentarios

Canadá, España, Eritrea, Estados Unidos, USCIB (Estados Unidos), Finlandia, Japón, Kuwait, Líbano, Mozambique, Portugal, Túnez y Turquía están de acuerdo en que en el nuevo

convenio se deberían establecer los principios, y que los detalles se deberían prever en la recomendación. Señalan que esto está en conformidad con la decisión del Consejo de Administración (283.^a reunión, marzo de 2002) sobre este punto del orden del día. De este modo se aseguraría la flexibilidad y se facilitaría una amplia ratificación.

Egipto y Omán prefieren una recomendación por motivos de flexibilidad, en vista de las variaciones en las condiciones de trabajo en el ámbito regional y nacional.

Argentina. Deberían tenerse en cuenta los diferentes tipos de pesca y las zonas de operaciones.

CAPECA/CALAPA/CAPA: Un convenio complementado con una recomendación a fin de lograr el efecto más amplio posible teniendo en cuenta las diferentes normativas existentes en los distintos países.

Australia. Si hay un apoyo mayoritario a favor de los nuevos instrumentos, el convenio debería definir unos principios amplios centrados en objetivos y protecciones adecuados, y debería ser suficientemente flexible para dar cabida a situaciones nacionales y niveles de desarrollo económico y social diferentes, así como a las situaciones que surjan en el futuro. Se deberían incorporar a la recomendación no vinculante y/o a un repertorio de recomendaciones prácticas otras normas relativas a la pesca que sean más detalladas y específicas para el sector.

Brasil. El convenio debería incluir apéndices opcionales como es el caso del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147).

Costa Rica. *INS*: Además del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), se debería contar con otros instrumentos, tales como recomendaciones, que estén más acordes con la realidad actual del desempeño del trabajo en el mar.

Dinamarca. El nuevo instrumento debería ser un convenio que incluya un código con una parte obligatoria y otra parte no obligatoria; de no ser así, un convenio complementado con una recomendación.

España. Aun cuando los convenios de la OIT poseen el doble carácter de norma mínima y norma flexible, parece conveniente que la nueva norma para el sector pesquero se vea complementada con una recomendación, que podrá ofrecer orientaciones, sugerencias dirigidas a los miembros sin carácter vinculante, pero que desarrollen, completen y perfeccionen el convenio.

Finlandia. El convenio debería aplicarse únicamente a los trabajadores asalariados.

Francia. Las nuevas normas deberían incluir directrices para el control por el Estado rector del puerto.

Irlanda. *HSA*: Un convenio complementado con una recomendación.

Namibia. *NEF*: Sugiere comenzar con una recomendación sobre la base de un estudio piloto y evaluar las implicaciones consiguientes tras un período de dos años.

Noruega. El nuevo instrumento debería ser similar al proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que se está elaborando para la gente de mar, que contiene partes tanto de cumplimiento obligatorio como no obligatorio. Con el fin de lograr que el convenio obtenga la más amplia ratificación posible, debe haber flexibilidad en la aplicación de los reglamentos, para lo cual «el principio de equivalencia sustancial» será tan importante en este caso como lo es en los trabajos que se están llevando a cabo en la OIT sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, al tiempo que debe encontrarse un equilibrio esencial entre este aspecto y la eficacia de los reglamentos. En vista de la existencia de distintos reglamentos nacionales, cuando entre en vigor, el convenio debería tratar de establecer un punto de partida que garantice las mejores condiciones posibles de trabajo y de vida, mientras que los procedimientos tácitos de enmienda y la recomendación (directrices) deberían contribuir a que los distintos países

mejoren paulatinamente el nivel de las mismas. Noruega indica que la Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros prefieren que se adopte solamente una recomendación, con el fin de garantizar que las disposiciones «se acerquen» lo más posible al usuario, y dejar que la UE y la legislación nacional regulen la industria.

Nueva Zelanda. En general, los convenios de la OIT no deberían establecer disposiciones relativas a un sector específico. Sin embargo, dadas las características singulares de los sectores de la navegación internacional y de la pesca y la carencia de instrumentos marítimos internacionales en vigor donde se aborden todos los aspectos relativos a la seguridad en la pesca internacional, la regulación del sector pesquero debería ser una excepción con respecto al enfoque por el que se inclina en general.

Panamá. El convenio debería recoger normas actualizadas sobre el trabajo a bordo de los buques pesqueros.

APOM: Además de la vida en el mar, el convenio debería salvaguardar también los recursos marinos y su ambiente.

Reino Unido. Es importante recordar que la pesca no es una actividad homogénea en todo el mundo. La normativa que se establezca tendrá que adaptarse a las circunstancias, que varían de unas regiones o de unos países a otros. Si finalmente se adopta un convenio, o un convenio y una recomendación, éstos no deberían ser demasiado prescriptivos.

Rumania. CNS Cartel Alfa: Un convenio unificaría las disposiciones en este sector.

San Vicente y las Granadinas. Se debería prestar especial atención a los buques de pesca artesanal y en pequeña escala. En este sector se deberían imponer normas menos restrictivas sin comprometer la seguridad.

Suiza. Un convenio vinculante es más eficaz que una recomendación.

Trinidad y Tabago. Si bien algunas de las disposiciones deberían ser vinculantes, se limitaría el ámbito de aplicación del instrumento si ninguna de las disposiciones tuviera carácter únicamente de orientación.

Venezuela. Se debería establecer un convenio complementado por una recomendación dependiendo de los sistemas de seguridad de cada país y de los convenios establecidos en este sector en los últimos cuarenta años.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), y SALFU (Sierra Leona): Es necesario elaborar un instrumento de carácter obligatorio con el fin de mejorar las condiciones de los pescadores en muchas partes del mundo. El convenio debería ser un documento autónomo, y debería incluir un código de recomendaciones íntegramente vinculado con el convenio, esto es, un anexo que proporcione orientaciones adicionales sobre cómo aplicar las normas obligatorias.

La inmensa mayoría de los Estados (74 de 83) que respondieron al cuestionario dijeron que la OIT debería adoptar uno o más instrumentos sobre el trabajo en el sector pesquero. Sesenta y cuatro Estados señalaron su preferencia por un convenio complementado con una recomendación, de conformidad con la decisión del Consejo de Administración (283.^a reunión, marzo de 2002). Un convenio que establezca los principios básicos, complementado con una recomendación en la que se incluyan los detalles, permitiría suficiente flexibilidad para lograr una amplia ratificación y la aplicación de las disposiciones a un gran número de pescadores (por ejemplo, en los países en desarrollo

y en los buques pequeños). Algunos Estados y varias organizaciones de trabajadores se pronunciaron a favor de adoptar un convenio marco refundido con partes obligatorias y no obligatorias, similar al que la OIT está estudiando para la gente de mar.

Recordando la decisión del Consejo de Administración de inscribir en el orden del día de la reunión de la Conferencia un *punto* relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero, y tomando nota de que la mayoría de los Estados expresó su apoyo al respecto en sus respuestas, la Oficina ha preparado las conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio, seguidas de las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación.

La Oficina redactó las conclusiones propuestas teniendo en cuenta las respuestas al cuestionario, los resultados de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (diciembre de 1999), y de la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero (septiembre de 2003)¹. Asimismo, tuvo en cuenta la propuesta de ampliar el alcance de los instrumentos para que se apliquen a todos los pescadores, así como la importancia de lograr el mayor número posible de ratificaciones del nuevo convenio. La Oficina ha insertado algunas disposiciones en anexos para que se pueda leer mejor el cuerpo principal del convenio.

La Conferencia tal vez estime oportuno considerar la posibilidad de que la norma sobre el trabajo en el sector pesquero revista otra forma, que podría consistir en un convenio marco refundido similar a la norma que está elaborando la OIT para la gente de mar. A este respecto, la Oficina señala que esta idea fue propuesta por algunos expertos trabajadores² que participaron en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero y fue apoyada por otros participantes en la Reunión. Así pues, la Conferencia tal vez estime oportuno considerar si se debería encomendar a la Oficina que vuelva a redactar la norma en dicho formato, esto es, como un convenio marco que contenga artículos, reglas y un código dividido en una parte obligatoria (Parte A) y otra no obligatoria (Parte B). Esta cuestión podría someterse a la Conferencia para una segunda discusión en junio de 2005.

B. Contenido del convenio propuesto

B1. AMBITO DE APLICACIÓN

En el cuestionario se utilizan las siguientes zonas de operaciones:

- buques dedicados a operaciones de pesca en alta mar y en aguas distintas de las del Estado del pabellón (en adelante, «A»);
- buques dedicados a operaciones de pesca hasta los límites de la zona económica exclusiva del Estado del pabellón (en adelante, «B»);

¹ El informe de la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero figura como anexo del presente informe (anexo I).

² Véase en el anexo I de este informe, el anexo I del informe de la Reunión tripartita.

- 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 tres millas desde la línea de base (en adelante, «D»);
- buques dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales (en adelante, «E»).

¿Debería aplicarse el convenio a los buques pesqueros en todas las zonas de operaciones antes mencionadas? P. B1, a)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 41. Argentina, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Brasil, Burundi, Canadá, República Checa, Croacia, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Honduras, Hungría, Irlanda, Islandia, Jamaica, Kuwait, Lituania, Malawi, México, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Portugal, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB y CCIAS (Líbano), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: SOMU (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), ZZMiR (Polonia), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), Confcooperative (Italia) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 35. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Australia, Bangladesh, Benin, Bulgaria, China, Chipre, República de Corea, Cuba, Egipto, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, India, Indonesia, Italia, Japón, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, Namibia, Omán, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, República Arabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD

(Dinamarca), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NSU/NSF/DNMF (Noruega), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), SALFU (Sierra Leona) y SWTUF (Sudán).

Otros: AGCI PESCA (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Costa Rica, Dinamarca, Fiji, República Islámica del Irán, Nigeria y Rumania.

Organización de empleadores: LEC (Letonia).

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Costa Rica. INS: Está de acuerdo.

Estados Unidos. Además, los requisitos del convenio deberían ser distintos en función de las zonas de operaciones.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

Panamá. El convenio se deberá aplicar a los buques que se dediquen a la explotación comercial de los recursos marinos vivos, incluidos los buques de apoyo y cualesquiera otros buques empleados directamente en las operaciones de pesca, que se encuentren matriculados en un Estado Miembro. Corresponderá a la legislación nacional determinar en qué casos se considerará que un barco o buque está dedicado a la navegación marítima.

Suecia. El convenio debería aplicarse a todos los buques de pesca, pero se debería dejar la posibilidad de excluir a determinados buques (véase la pregunta B1, b)).

P. 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 en la zona «C»;*

Gobiernos: 23. Alemania, Belarús, Benin, China, Chipre, República de Corea, Cuba, Emiratos Arabes Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Grecia, India, Malasia, Mauricio, México, Nueva Zelandia, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Trinidad y Tabago, Túnez y Zimbabue.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia) y COHEP (Honduras).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá), FKSU (República de Corea), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), NUNW (Namibia), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia) y SWTUF (Sudán).

— *buques dedicados a operaciones de pesca en la zona «D»;*

Gobiernos: 29. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Australia, Bahrein, Bangladesh, Belarús, China, Chipre, Cuba, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Indonesia, Italia, Letonia, Lituania, Mauricio, Nueva Zelandia, Países Bajos, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago y Túnez.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá), CNS Cartel Alfa (Rumania), UFFC (Sri Lanka) y SWTUF (Sudán).

Otros: HSA (Irlanda), AGCI PESCA (Italia) e ICSF.

— *buques dedicados a operaciones de pesca en la zona «E»?*

Gobiernos: 46. Alemania, Argelia, Australia, Belarús, Bélgica, Bulgaria, Canadá, China, Chipre, Croacia, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Islandia, Italia, Japón, Letonia, Lituania, Mauricio, Namibia, Nigeria, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NSU/NSF/DNMF (Noruega), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) y PVIS (Países Bajos).

Comentarios

Austria. El convenio debería aplicarse a los buques pesqueros en todas las zonas de operaciones pero debería preverse la posibilidad de excluir a ciertos buques. Deberían tenerse en

cuenta las enormes diferencias que existen en algunas zonas entre las operaciones de pesca en aguas profundas y en aguas continentales. El convenio debería contener disposiciones que se adecuen a las condiciones de pesca en aguas profundas y en aguas continentales, respectivamente.

Ecuador. La pesca en ríos y aguas continentales es artesanal o de subsistencia.

Estados Unidos. USCIB: El convenio no debería aplicarse a los buques pesqueros que están abarcados por la legislación nacional en la mayoría de los países o por otros convenios de la OIT que protegen a todos los trabajadores. De lo contrario, se llegaría a una situación como la del Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (núm. 7), que fue denunciado por la mayoría de las naciones al ratificar el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). En los Estados Unidos, las operaciones de pesca en las aguas territoriales del Estado están bajo la jurisdicción federal y estatal en lo que respecta a las horas de trabajo, la seguridad y salud en el trabajo y el salario mínimo. Pero las operaciones de pesca fuera de las aguas nacionales se rigen por el derecho marítimo federal que no aborda cuestiones como las horas de trabajo y el salario mínimo pero sí se refiere a la seguridad de los trabajadores, la edad mínima y otras cuestiones planteadas por los convenios sobre la pesca.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima se pregunta cómo se aplicaría. HSA: Zonas «D» y «E».

Reino Unido. TUC: La exclusión de la zona de operaciones «E» no debería ser posible para los Estados Miembros ratificantes si las condiciones de trabajo en sus principales aguas continentales son similares a las que se dan en el mar.

ICSF. Está de acuerdo con excluir a los buques de la categoría D y de la categoría C y E siempre y cuando las operaciones de pesca duren sólo un día.

P. B1, c) ¿Debería preverse en el convenio alguna otra exclusión?

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 26. Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Austria, República de Corea, China, Cuba, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Finlandia, Grecia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Nigeria, Qatar, Reino Unido, San Vicente y las Granadinas, República Arabe Siria, Suecia y Turquía.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), SALFU (Sierra Leona) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Respuestas negativas

Gobiernos: 43. Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, Chipre, Ecuador, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia,

Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, Islandia, India, Indonesia, Irlanda, Italia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Portugal, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, Suiza, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), MEDEF (Francia), CCIAB y CCIAS (Líbano), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia) e ICMA.

Otras respuestas

Gobiernos: 13. Argelia, Australia, Bahrein, Costa Rica, Croacia, El Salvador, Fiji, República Islámica del Irán, Líbano, Países Bajos, Panamá, Rumania y Tailandia.

Organización de empleadores: LEC (Letonia).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá), PPDIV (Croacia), CDT (Marruecos) y SWTUF (Sudán).

Comentarios

Alemania, Argentina, SOMU (Argentina), Austria, Brasil, Filipinas, Jamaica, Japón, Letonia, Líbano, Nigeria, Panamá, Qatar y San Vicente y las Granadinas. Las exclusiones deberían aplicarse en particular a los buques de pequeño tonelaje (por ejemplo, de menos de cinco toneladas), a los buques dedicados a la pesca recreativa y/o educativa, a los buques de pesca deportiva, en ríos y lagos y cerca de la costa, sin trabajadores remunerados, o con una tripulación integrada exclusivamente por miembros de la misma familia. Deberían preverse otras exclusiones para los buques dedicados a operaciones de pesca en zonas económicas exclusivas (*Egipto y Malasia*) y para los de menos de 20 TRB (*Egipto y Suecia*).

República de Corea. Buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora.

Costa Rica. INS: No está de acuerdo.

Dinamarca. El ámbito de aplicación debería ser lo más amplio posible. Sin embargo, el convenio debería prever la posibilidad de establecer excepciones en relación con determinados puntos. Por ejemplo, las cuestiones relativas a una formación básica mínima sobre seguridad, la edad mínima y los contratos de enrolamiento deberían aplicarse a todos los pescadores independientemente de la zona de operaciones del buque, pero los requisitos de formación, por ejemplo, podrían depender del tamaño del buque.

El Salvador. Incluir sectores productivos que no utilizan embarcaciones para aprovechar el recurso (ostreros, curileros, cangrejeros, etc.).

Emiratos Arabes Unidos. Los buques dedicados a operaciones de pesca hasta una milla desde la línea de base.

España. No obstante, para promover la ratificación del mayor número de Miembros, se debería incluir la cláusula genérica, en aras del respeto del principio de flexibilidad, de que cada Estado podrá establecer alguna exclusión, justificándola, y previa consulta con las organizaciones representativas de trabajadores y de empleadores del sector.

Estados Unidos. USCIB: El convenio debería dejar abierta la posibilidad de excluir operaciones de pesca, cuando las circunstancias sean sustancialmente diferentes de las condiciones que requieren el establecimiento de una norma mínima internacional.

Finlandia. El ámbito de aplicación depende del contenido del convenio; si es de carácter bastante general, el ámbito podría ser amplio. La recomendación debería excluir a los propietarios de empresas comerciales (propietarios de buques).

Francia. La exclusión a la que se hace referencia en la pregunta B1, b), debería limitarse a las aguas continentales en el sentido del derecho marítimo internacional (por ejemplo, la Convención UNCLOS).

Grecia. Buques pesqueros que utilicen métodos especiales de pesca tradicional comunes a uno o más Estados.

Guinea. SLIMAPG: Los buques que operan en la zona «E» no están expuestos a ciertos peligros como colisiones con otros buques o condiciones meteorológicas muy desfavorables.

Honduras. COHEP: La pesca artesanal y en pequeña escala.

Líbano. Las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo deberían aplicarse a los buques pesqueros de cualquier tipo.

Namibia. NEF: En algunos casos, los buques más pequeños no ofrecen instalaciones específicas.

Noruega. En Noruega, los buques pesqueros de menos de 10,67 metros de eslora no están obligados a llevar un certificado.

Reino Unido. Deberían preverse otras exclusiones, en función del contenido y de la estructura del convenio.

Serbia y Montenegro. Algunas condiciones de trabajo son comunes a casi todos los buques pesqueros (por ejemplo, la exposición a la humedad, las enfermedades profesionales, etc.).

Tailandia. ECOT: El convenio debería centrarse en los buques organizados y comerciales y no en los buques dedicados a la pesca en pequeña escala.

Trinidad y Tabago. NATUC: Como las condiciones varían de un país a otro, lo que podría ser una exclusión válida en un Estado podría no serlo en otro.

Turquía. La zona de operaciones de los buques pesqueros no es siempre el método adecuado para delimitar el ámbito del convenio porque a veces no es posible determinar las zonas de operaciones de los buques pesqueros en el mar.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido) y SALFU (Sierra Leona) consideran que el convenio debería prever la exclusión de embarcaciones muy pequeñas y de un solo tripulante.

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: **P. B1, d)**

— *eslora del buque pesquero;*

Gobiernos: 36. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bangladesh, Benin, Burundi, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Dinamarca, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, Finlandia, Francia, India, Indonesia, Islandia, Italia, Jamaica, Letonia, Líbano, Malawi, Mauricio, México, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelanda, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAS (Líbano), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICMA.

— *tonelaje;*

Gobiernos: 30. Argelia, Benin, Bulgaria, Burundi, China, Croacia, Ecuador, Egipto, España, Fiji, Guatemala, Indonesia, Islandia, Japón, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Panamá, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Túnez, Turquía y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán) y NCTL (Tailandia).

Otros: AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

— *tiempo transcurrido por el buque pesquero en el mar;*

Gobiernos: 34. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Benin, Bulgaria, Burundi, Cuba, Dinamarca, El Salvador, España, Estonia, Francia, Guatemala,

Honduras, Hungría, Indonesia, Irlanda, Islandia, Kuwait, Mauricio, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Qatar, Reino Unido, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suecia, Túnez, Ucrania y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CGT y SOMU (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japón), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán) y NATUC (Trinidad y Tabago).

— *otro?*

Indonesia, AGCI PESCA (Italia), Líbano y Nigeria. Potencia del motor (por ejemplo, 250/500/750/más de 750 cv).

Bangladesh, Líbano y CCIAS (Líbano). Número de pescadores a bordo.

Brasil y Canadá. Distinción entre buques de pesca artesanal que emplean a miembros de la familia del propietario del buque y otros buques de pesca comercial.

Bahrein. Método de pesca comercial.

El Salvador. La pesca artesanal sin utilizar embarcación como medio de exportación.

Emiratos Arabes Unidos. Deberían preverse exenciones para los buques de pesca de menos de 24 metros de eslora.

Eritrea. EFE: Disponibilidad y capacidad de la maquinaria e instalaciones.

Grecia. Métodos de pesca.

Jamaica. Tipo de operación y clase de pesca, por ejemplo la pesca artesanal, industrial o deportiva.

Líbano. Equipo de refrigeración y conservación.

México. Los criterios serán de acuerdo a los servicios que puedan desempeñar según el radio de acción, la construcción, la velocidad, el lugar donde opera y la eslora.

San Vicente y las Granadinas. Tipo de buque pesquero.

Ucrania. Desplazamiento del buque.

Zimbabwe. ZCTU: Profundidad de las aguas.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores, así como por *Bahrein* e *ICSF:* CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido) y SALFU (Sierra Leona) hacen referencia al tipo de arte de pesca.

ICSF. Tipo de operaciones de pesca.

Comentarios

República de Corea. Varios instrumentos internacionales (Convenio TORREMOLINOS 77, PROT 1993 PESQUEROS, Convenio STCW-F, Código de seguridad pesquera y el

Documento guía) utilizan la eslora de los buques pesqueros como criterio para delimitar el ámbito de aplicación.

Costa Rica. INS: Está de acuerdo con la eslora del buque pesquero, el tonelaje y el tiempo transcurrido en el mar.

España. El factor tiempo, unido indefectiblemente al de jornada, descanso, tiempo de ocio, y de relaciones sociales y familiares, es uno de los mayores determinantes de la seguridad a bordo y del bienestar de los pescadores.

Estados Unidos. No se ha demostrado que la eslora de los buques pesqueros sea un indicador eficaz del riesgo. El tonelaje es una medida demasiado subjetiva. El criterio del tiempo no se puede hacer cumplir ni controlar sin recurrir a un equipo caro.

Estonia. En el caso de que un buque pase muchos días en el mar y a efectos de la aplicación del trabajo por turnos, sería necesario tener en cuenta el tiempo transcurrido a bordo de los buques.

Francia. Una combinación de criterios de zona con los criterios antes mencionados.

Honduras. La clasificación de zonas de operaciones antes mencionada es adecuada, pero también podría utilizarse el tiempo transcurrido por el buque pesquero en el mar.

Indonesia. La potencia del motor guarda relación con la zona de operaciones y de ello también depende el certificado de navegabilidad de los buques pesqueros.

Irlanda. HSA: Está de acuerdo con todo y afirma que el convenio debería centrarse en las cuestiones que revisten verdadero interés y no imponer una carga desproporcionada a las operaciones de pesca de embarcaciones pequeñas.

Italia. El ámbito de aplicación debería distinguir entre buques de más de 24 metros de eslora y buques de menos de 24 metros de eslora.

Japón. Además de las zonas de operaciones, el tonelaje debería ser un criterio para delimitar el ámbito de aplicación.

JSU: La eslora del buque que se establezca en el convenio debería estar en consonancia con la del Convenio TORREMOLINOS 77. El convenio debería establecer claramente las condiciones de trabajo de los buques pesqueros que operan durante un período superior a seis meses.

Malawi. La eslora y el tonelaje determinan la cantidad de pescado que pueden capturar por viaje. Delimitar el ámbito de aplicación atendiendo a estas zonas garantizaría la reposición de los recursos pesqueros.

Namibia. El tiempo que pasa un buque pesquero en el mar es importante en relación con la fatiga, la comodidad y la higiene.

Noruega. Es imposible establecer un reglamento uniforme y eficaz para la pesca artesanal y los arrastreros-factoría actuales. Parece razonable excluir a los anteriores del ámbito de aplicación o dividir el convenio en una parte general (aplicable a todos) y en partes más específicas en función del buque y/o tiempo en el mar, ya que la importancia de las condiciones de vida y de trabajo aumenta en proporción con el tiempo transcurrido en el mar. Además, si se mantienen estrictamente los criterios de eslora y tonelaje como límites para la reglamentación, habrá una tendencia a construir, poseer y operar buques justo por debajo de ese límite para evitar las obligaciones. Sin embargo, deberían mantenerse los actuales límites de tonelaje establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), en lo que respecta al alojamiento.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca seleccionó la eslora del buque pesquero, el tonelaje y el tiempo transcurrido por el buque pesquero en el mar como criterios alternativos.

Panamá. El tonelaje del buque, ya que se utiliza para determinar la aplicación del Convenio núm. 126.

Qatar. Deberían aplicarse las normas convenidas internacionalmente para lograr la normalización de las mediciones y facilitar el intercambio de información entre los Estados.

Reino Unido. Para determinadas partes del nuevo convenio podrían servir cualquiera de los parámetros de aplicación antes mencionados.

TUC: Los criterios antes mencionados deberían considerarse complementarios y no sustitutivos de las zonas de operaciones.

Sri Lanka. UFFC: Los buques pesqueros de Sri Lanka se utilizan frecuentemente por encima de su capacidad nominal expresada en términos de eslora o tonelaje.

Sudán. SWTUF: Se debería disponer de toda la información posible sobre el buque. El convenio debería incluir todos los métodos para determinar si son aplicables al buque.

Zimbabwe. ZCTU: La zona de operaciones no es un criterio adecuado para establecer las disposiciones pertinentes a bordo de los diferentes buques.

ICMA. A efectos de aplicabilidad, las disposiciones deberían basarse más bien en el tamaño de los buques y no en la zona de operaciones. Los buques que están sujetos a las disposiciones del convenio deberían cumplirlas dondequiera que se encuentren.

ICSF. En lugar de los criterios mencionados por separado, se podría adoptar un enfoque basado en una matriz en donde los criterios propuestos figurarían en una columna y las normas propuestas en línea horizontal.

P. B1, e) *¿Debería aplicarse el convenio a todas las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros, cualquiera que sea su nacionalidad?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 75. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL

(Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 3. Australia, Grecia y Myanmar.

Organización de empleadores: LEC (Letonia)

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobiernos: 4. Egipto, República Islámica del Irán, Líbano y Rumania.

Comentarios

Argentina. La legislación nacional prevé que sólo habrán de emplearse extranjeros si no se dispone de personal nacional.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Las normas deberían ser las mismas para toda la tripulación habida cuenta del principio jurídico de que todos somos iguales ante la ley, y a efectos de evitar la competencia desleal entre diferentes Estados del pabellón.

Australia. El instrumento propuesto debería aplicarse sólo a los trabajadores a bordo de buques pesqueros.

Austria. Sin embargo, el convenio debería referirse expresamente a los «trabajadores» o, si se utiliza el término «persona», que incluye a las personas empleadas por cuenta propia, debería prever la posibilidad de excluir a los pescadores por cuenta propia para evitar que represente un obstáculo para la ratificación, como ocurrió con el Convenio sobre la seguridad y la salud en la agricultura, 2001 (núm. 184).

Brasil. El nuevo convenio podría prever procedimientos similares a los establecidos en el Convenio núm. 147, de forma que el Estado ratificante pueda exigir al menos una protección equivalente para las personas de cualquier nacionalidad y a bordo de buques pesqueros, incluso de buques extranjeros.

Costa Rica. INS: Considera que las normas laborales, sean nacionales o extraterritoriales, deberían aplicarse sin distinción alguna por razón de nacionalidad.

España. Cada vez es mayor el número de trabajadores extranjeros en barcos pesqueros, lo que, unido a la proliferación de las empresas conjuntas, hace imprescindible tal consideración

para una adecuada regulación de las condiciones de empleo de toda la tripulación, sin discriminación alguna por razón de su nacionalidad.

Fiji. Los trabajadores migrantes deberían también quedar abarcados para evitar que sean explotados.

Grecia. Cabe señalar que la obligación de adoptar medidas incumben tanto al Estado del pabellón como al Estado de la nacionalidad de la gente de mar.

Líbano. La respuesta depende de los buques pesqueros y los trabajadores que estén abarcados por el ámbito de aplicación del convenio. Si bien las disposiciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo y los períodos de descanso se aplican a todas las personas que trabajan a bordo de buques independientemente de la nacionalidad, el alcance de las disposiciones relativas a las vacaciones pagadas y a las prestaciones de seguridad social depende de la legislación nacional.

FTUS: El convenio debería aplicarse exclusivamente a los pescadores libaneses.

Mozambique. En lo que respecta a los extranjeros, las disposiciones que se adopten deberían ser diferentes a fin de tener debidamente en cuenta su calidad de extranjeros.

Noruega. Sin embargo, deberían preverse excepciones porque si el convenio va a exigir que haya una cobertura de la seguridad social, sólo los nacionales y otros residentes permanentes reunirían los requisitos.

Reino Unido. El sistema de la seguridad social del Reino Unido no hace distinción alguna sobre la base de la nacionalidad de los contribuyentes: las normas y reglamentos por los que se rige el pago de las contribuciones de la seguridad social por los marinos (incluidos los pescadores asalariados que se dedican a la pesca de altura) y por los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto (que son trabajadores independientes) se aplican de igual modo para todos estos trabajadores, siempre y cuando estén domiciliados o sean residentes en el Reino Unido.

TUC: El sector pesquero no es inmune a la plaga de buques que no cumplen con las normas mínimas y navegan con bandera de conveniencia y, en algunos casos, se dedican a la pesca ilegal. El convenio debería tratar de garantizar la protección de los trabajadores de todas las nacionalidades a bordo de buques cualquiera que sea el pabellón que enarbolan.

Rumania. CNS Cartel Alfa: El convenio regula un sector específico y debería aplicarse a todas las personas que lleven a cabo esas actividades específicas, independientemente de la nacionalidad.

Sudán. SWTUF: El mundo es una aldea global, y el intercambio de calificaciones profesionales y la libre circulación de personas para ganarse el sustento es un derecho de todos.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) declaran que de otro modo sería discriminatorio.

Los Estados estaban divididos casi por igual (41 a favor y 35 en contra) sobre si el convenio debería aplicarse o no a los buques en las cinco zonas de operaciones establecidas por la Oficina.

En muchas respuestas afirmativas (22 de 41) se consideró que, aunque el convenio debería aplicarse a todas las zonas de operaciones, se debería prever en él la posibilidad de excluir a ciertos buques. Una minoría importante de Estados y unas cuantas

organizaciones de empleadores y de trabajadores indicaron que el convenio debería prever la exclusión de los buques dedicados a operaciones de pesca hasta los límites de las aguas territoriales del Estado del pabellón (23) o dedicados a la pesca hasta 3 millas desde la línea de base (29). Sin embargo, más de la mitad (46) indicaron que el convenio debería prever la exclusión de los buques dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales.

Cierto número de Estados (26) respondió que el convenio debería contener otras exclusiones, por ejemplo: embarcaciones muy pequeñas que operan o bien cerca de la costa, o sin trabajadores remunerados, o con un solo tripulante; las empresas pesqueras de carácter familiar, la pesca de subsistencia y artesanal o la pesca deportiva.

Un número considerable de Estados señaló que la eslora del buque pesquero (36), el tiempo transcurrido en el mar (34) o el tonelaje (30) podrían ser medios más útiles para delimitar el ámbito del convenio que las «zonas de operaciones», o se podrían combinar con el criterio de las zonas.

La inmensa mayoría de los Estados indicó que el convenio debería aplicarse a todas las personas que trabajan en buques pesqueros independientemente de la nacionalidad, y muchos Estados señalaron que de lo contrario sería discriminatorio.

Además de abordar cuestiones tratadas en el cuestionario, el siguiente comentario aborda también otras cuestiones que no figuran en el cuestionario pero que se han incluido en las conclusiones propuestas.

Preámbulo

El preámbulo propuesto tiene por finalidad establecer los objetivos de los instrumentos. La Oficina considera que esto contribuirá a aclarar los objetivos específicos de la norma en el marco de los esfuerzos generales de la OIT tendentes a garantizar un trabajo decente para los pescadores.

Definiciones

El cuestionario no abordó de forma específica la cuestión de las definiciones. Las definiciones proporcionadas (en el *punto 5*) se han basado, en la medida de lo posible, en los convenios existentes de la OIT, en particular en los relativos al sector pesquero. Se han introducido algunas modificaciones para garantizar que el convenio se aplique a los pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto que, en algunos Estados Miembros, podrían considerarse «trabajadores independientes» y por consiguiente podrían quedar excluidos.

La expresión «pesca marítima comercial», que se utiliza en varias normas de la OIT en vigor, se ha cambiado por «pesca comercial». Esta expresión abarcaría todo tipo de pesca excepto la pesca de subsistencia y la pesca recreativa, e incluiría las operaciones de pesca en lagos continentales y ríos.

La Oficina ha definido el término «consulta» en el *punto 5, b)* para evitar la repetición innecesaria del texto que figura en este párrafo en todo el proyecto de convenio y de recomendación. La definición es compatible con las obligaciones que tienen los Estados en virtud de otros convenios de la OIT (por ejemplo, el Convenio sobre la consulta tripartita (normas internacionales del trabajo), 1976 (núm. 144)), pero también

se propone de forma más específica promover las consultas con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan.

Ambito de aplicación

En el *punto 6* se prevé que el convenio propuesto se aplica a todos los buques que se dedican a operaciones de pesca comercial. Sin embargo, el *punto 8, 1), a)* prevé que la autoridad competente podría, previa consulta, excluir a los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales.

En el *punto 8, 1), b)* se prevé la posibilidad de que los Miembros excluyan a «categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros respecto de los cuales la aplicación plantee problemas especiales e importantes, habida cuenta de las condiciones particulares de servicio de los pescadores o de las operaciones del buque pesquero de que se trate». Sin embargo, se pide también a los Estados que adopten medidas para extender progresivamente la protección prevista en el convenio propuesto a dichas categorías de pescadores y buques pesqueros (*puntos 8, 2)* a *10*). La intención de la Oficina es que esta obligación aliente a los Miembros a colaborar con la OIT a fin de lograr los objetivos generales enunciados en el preámbulo.

Aplicación

En el *punto 11* se concede a los Miembros considerable flexibilidad en lo que respecta a la aplicación y el control de la aplicación del convenio propuesto. La disposición se basa en una disposición similar del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo que, a su vez, se basó en disposiciones similares de otros instrumentos de la OIT.

Coordinación

En el *punto 12* no sólo se prevé la designación de las autoridades competentes sino también la coordinación entre las autoridades pertinentes. Se ha incluido el concepto de coordinación en todos los niveles, teniendo presente que en el caso de muchos Miembros algunas disposiciones del convenio no sólo serían aplicadas por las autoridades nacionales sino también por las autoridades locales.

B2. EDAD MÍNIMA

P. B2, a) *¿Deberían incluirse en el convenio disposiciones referentes a la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 78. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República

Checa, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 2. Australia y Líbano.

Otras respuestas

Gobiernos: 2. China y República Islámica del Irán.

Organizaciones de trabajadores: ZZMiR (Polonia) y USS (Suiza).

Comentarios

Australia. La regulación de la edad mínima de acceso al empleo no debería realizarse por sectores considerados por separado. El Convenio núm. 138, que se aplica a todos los sectores, trata ya de la edad mínima de acceso al empleo en los buques pesqueros. La OIT está considerando «dejar de lado» antiguas normas sobre la edad mínima en sectores específicos. Si hay un apoyo mayoritario a favor de disposiciones sobre la edad mínima deberían ser coherentes con el Convenio núm. 138 y remitirse a él.

Estados Unidos. USCIB: Sólo en la medida en que estos buques no están abarcados por la legislación nacional ni por otras normas laborales internacionales ratificadas. De lo contrario, el nuevo convenio no será ratificado o bien será objeto de denuncias en el futuro.

Suiza. Algunas Oficinas de la Administración Federal consideran que el instrumento no debería contener disposiciones sobre una «edad mínima de admisión al empleo» en este sector específico; esto iría en contra del progreso logrado por el Convenio núm. 138 de apartarse de los convenios sectoriales en esta cuestión, en donde cada uno establece su propia edad mínima.

P. B2, b) *En caso afirmativo, ¿la edad mínima debería ser:*

— 15 años;

Gobiernos: 9. Austria, República Checa, Costa Rica, Islandia, Japón, México, Nueva Zelanda, San Vicente y las Granadinas y Serbia y Montenegro.

Organizaciones de trabajadores: JSU (Japón), NUNW (Namibia), UFFC (Sri Lanka) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: Confcooperative (Italia).

— 16 años;

Gobiernos: 31. Alemania, Argelia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chipre, República de Corea, Dinamarca, Estados Unidos, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, Irlanda, Italia, Japón, Letonia, Namibia, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, Suecia, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organización de empleadores: MEDEF (Francia).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá), FKSU (República de Corea), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: PVIS (Países Bajos) e ICSF.

— 18 años?

Gobiernos: 43. Arabia Saudita, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Burundi, China, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, Jamaica, Kuwait, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Nigeria, Omán, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suiza, Trinidad y Tabago y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia

(Estonia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabue).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

Comentarios

Varias respuestas se refieren al Convenio núm. 138 y al Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), así como a la Recomendación sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 190).

Burundi, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), Honduras, Dirección Nacional de Pesca (Letonia), Libano, CCIAB (Líbano), Malawi, Mozambique, NEF (Namibia), Noruega, Omán, Qatar, Serbia y Montenegro y Trinidad y Tabago señalan a la atención la naturaleza peligrosa de la industria pesquera, que requiere un grado de madurez que es improbable que se adquiera antes de los 18 años.

Argentina. Debería prohibirse que trabajen menores de 18 años en buques pesqueros, dada la escasa formación que poseen en esta etapa de desarrollo psicofísico, que podría alterarse por las características propias de esta actividad. La legislación argentina y los convenios colectivos de trabajo prevén la edad de 16 años para embarcar en calidad de «aprendiz», con un contrato de ajuste que delimite las tareas que se han de realizar.

SOMU: El contrato debería delimitar claramente las tareas que han de realizarse para evitar abusos.

Arabia Saudita. Los peligros a los que tienen que enfrentarse los pescadores a bordo de buques de pesca industrial requieren capacitaciones y experiencia de las que pudieran carecer las personas jóvenes.

Australia. Si se debiera prever una edad mínima específica de admisión al empleo en los buques pesqueros superior a la establecida por el Convenio núm. 138, debería ser determinada por la autoridad competente de acuerdo con la evaluación de riesgo para los buques pesqueros como lugar de trabajo.

Austria. La edad mínima debería ser de 15 años, si se puede garantizar que se prohíbe a los menores de 18 años trabajar en ciertos buques y realizar determinados tipos de tareas (pesadas) y en determinadas condiciones de trabajo. En los demás casos, la edad mínima debería ser de 18 años.

Brasil. La edad mínima para cualquier trabajo en Brasil es de 16 años. La admisión al empleo en actividades pesqueras sólo se autorizará a personas menores de 18 años que estén legalmente emancipadas. Las personas mayores de 14 años y menores de 18 pueden ser admitidas como aprendices en actividades pesqueras.

Costa Rica. INS: La edad mínima debería ser de 18 años.

Ecuador. Por la peligrosidad que implica la actividad sería recomendable una edad mínima de 21 años como trabajador permanente.

España. La edad mínima de 16 años cumple con lo dispuesto en el artículo 1 del Convenio núm. 138, conforme al cual los Estados Miembros deberían aumentar progresivamente la edad de acceso al empleo. Sin embargo, habida cuenta de la declaración de la actividad pesquera como de grave riesgo para la vida y salud de los trabajadores, se debería excluir de ella a los menores.

Estonia. Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia: Excepcionalmente y en condiciones de trabajo supervisadas, se podría autorizar a las personas que tengan como mínimo 15 años de edad trabajar a bordo de barcos de pesca costera para que se familiaricen con la profesión.

Finlandia. Debería tenerse en cuenta la Directiva del Consejo 94/33/CE³.

Grecia. El convenio debería tratar sólo de los buques de pesca que operan fuera de las aguas territoriales.

Irlanda. Los menores de 16 años son «niños» desde el punto de vista jurídico.

Japón. La edad mínima debería estar de conformidad con el convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

JSU: La edad mínima de 15 años es adecuada, para evitar que haya un distanciamiento después de la escuela secundaria de primer ciclo, que es la última etapa educativa obligatoria en el Japón.

Líbano. FTUS: No existe una edad mínima o máxima al respecto, y las personas capaces de trabajar deberían estar autorizadas para hacerlo. Muchos niños han aprendido este oficio de sus padres.

Namibia. Así los jóvenes que abandonan la escuela antes de tiempo tendrían la oportunidad de conseguir un trabajo.

Nueva Zelandia. En Nueva Zelandia no existe una edad mínima general. Las restricciones al empleo de los jóvenes suelen basarse en la necesidad de garantizar que el trabajo no interfiere en su educación. La legislación nacional prevé la conformidad con el Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (núm. 58), al prohibir que se emplee a una persona en edad escolar, o a cualquier persona menor de 18 años como fogoneros o pañoleros.

Nicaragua. Es importante que se prevean disposiciones transitorias en el caso de los países cuyas economías y medios de educación no estén lo suficientemente desarrollados.

Panamá. Actualmente la edad mínima está fijada en 17 años de edad, dependiendo de la categoría o posición que se ocupe dentro de la embarcación, en cumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 138.

APOM: Debería además ser obligatorio recibir del empleador o del Estado instrucción y formación adecuada.

Reino Unido. La edad mínima de 16 años coincide con las disposiciones existentes en el Reino Unido y la Unión Europea. El Reino Unido ha ratificado el Convenio núm. 138.

TUC: El Reino Unido se encuentra entre los más de 130 Estados Miembros que han ratificado el Convenio núm. 138 y el Convenio núm. 182. La pesca es una actividad peligrosa que registra una alta tasa de accidentes del trabajo, enfermedades profesionales y muertes. La edad

³ Véase el anexo II al presente informe.

mínima para acceder al empleo en este sector debería ser a los 18 años en consideración de estos riesgos.

Federación de Rusia. La edad mínima para los cadetes es de 16 años. Deberían tenerse en cuenta las condiciones específicas a bordo del buque de que se trate y las características tradicionales de la industria pesquera.

San Vicente y las Granadinas. Esto debería aplicarse sólo a la pesca marítima. Los menores deberían demostrar que son competentes para ejercer esta actividad.

Sri Lanka. UFFC: Una edad mínima superior a 15 años denegaría a los menores de la comunidad pesquera que han terminado sus estudios el derecho legal a trabajar.

Suecia. LO y TCO: La edad mínima debería ser de 18 años. Dado que la industria pesquera es uno de los sectores más peligrosos, deberían aplicarse los límites de edad mínima para actividades peligrosas establecidos por la OIT. Las conclusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras celebrada en 1999⁴ recomendaban a los países vinculados por el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), ratificar el Convenio núm. 138 y aplicar su artículo 3. Además, se alentó a los países que habían ratificado el Convenio núm. 138, pero que fijaban una edad mínima inferior a 16 años, a que adoptaran el artículo 3 del Convenio enviando una declaración a la OIT.

Suiza. Algunas Oficinas de la Administración Federal señalan que la edad mínima de 15 años prevista en el Convenio núm. 138 también es válida para el sector pesquero. Sin embargo, las actividades pesqueras deberían considerarse peligrosas y, por consiguiente, deberían prohibirse a los menores de 18 años si, por su naturaleza o las condiciones en las que se llevan a cabo, pudieran representar un riesgo para la salud, la seguridad o la moral de los menores. La pesca, al menos en el mar, presenta varias características propias de los trabajos intrínsecamente peligrosos, que se describen en particular en el párrafo 3 de la Recomendación sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 190): los trabajos en espacios cerrados (*b*) o en un medio insalubre (temperatura, ruidos o vibraciones: *d*)), los trabajos que se realizan con maquinaria, equipos y herramientas peligrosos (*c*)), o que conllevan la manipulación o el transporte manual de cargas pesadas (*c*)), los trabajos que implican condiciones especialmente difíciles (horarios prolongados o nocturnos: *e*)), estar durante largos períodos de tiempo en el mar, y los trabajos en que el niño quede expuesto a abusos de orden físico, psicológico o sexual (*a*)).

Trinidad y Tabago. NATUC: La edad mínima de 15 años está de conformidad con el Convenio núm. 138.

Venezuela. Dependiendo del tipo de pesca, el convenio podría prever la posibilidad de dar la oportunidad de trabajar a los menores de 18 años siempre y cuando se supervisen las condiciones de trabajo.

Zimbabwe. ZCTU: Siempre y cuando los menores estén acompañados por adultos.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU, UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU (Polonia) y SALFU (Sierra Leona) declaran que dado que la pesca es una actividad peligrosa, la edad general para acceder al empleo de conformidad con el Convenio núm. 182 debería ser a los 18 años. Sin embargo, sería conveniente que se permitiera a los jóvenes en período de formación desempeñar algunas tareas a fin de adquirir cierta experiencia siempre que disfruten de una protección adecuada, por ejemplo con un contrato de aprendizaje.

⁴ OIT: *Nota sobre las labores*, Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, Ginebra, 13-17 de diciembre de 1999.

ICMA. Las familias de los pescadores manifestaron su firme apoyo a que se impongan restricciones de edad para trabajar en buques pesqueros.

ICSF. En muchos países la edad de finalización de los estudios obligatorios es a los 16 años.

P. B2, c) *¿Deberían preverse exenciones en el convenio?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 39. Arabia Saudita, Argentina, Australia, Bangladesh, Bélgica, Benin, Canadá, República de Corea, Costa Rica, Cuba, Dinamarca, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, India, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Malawi, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 40. Alemania, Argelia, Bahrein, Belarús, Brasil, Bulgaria, Burundi, República Checa, China, Chipre, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Fiji, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Omán, Panamá, Reino Unido, Rumania, República Arabe Siria, Trinidad y Tabago, Turquía y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), LEC (Letonia) y CCIAB (Líbano).

Organizaciones de trabajadores: CGT (Brasil), PPDIV (Croacia), CSG (Gabón), JSU (Japón), NUNW (Namibia), ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumania), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: AGCI PESCA y Confcooperative (Italia).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Finlandia y Lituania.

Comentarios

Austria. En ningún caso deberían preverse exenciones a la edad mínima de 15 años. Si se establece la edad mínima en 18 años, se podrían prever exenciones para determinados buques pesqueros y ciertas actividades (ligeras).

Costa Rica. INS: No está de acuerdo.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

En caso afirmativo, sírvase facilitar información detallada.

P. B2, d)

Argentina, CAPeCA/CALAPA/CAPA y SOMU (Argentina), Australia, Bélgica, Benin, Brasil, Canadá, Cuba, Dinamarca, Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), Grecia, COHEP (Honduras), India, NEF (Namibia), Nigeria, Noruega, PVIS (Países Bajos), Federación de Rusia y RPRRKh (Federación de Rusia) mencionan los lugares de trabajo en los que se imparte formación.

Canadá, CAW-Canada (Canadá), República de Corea, FKSU (República de Corea), Costa Rica, El Salvador, Estados Unidos, USCIB (Estados Unidos), Irlanda, Japón, JSU (Japón), Omán, Qatar, ECA (Trinidad y Tabago), Túnez y EMCOZ (Zimbabwe) proponen exonerar a los buques, especialmente del sector artesanal, tripulados por miembros de la misma familia, en los que los menores trabajarían bajo una estrecha supervisión, siempre que el trabajo no sea peligroso.

Arabia Saudita. Buques pequeños que operen sólo de día.

Australia. Deberían tenerse en cuenta los tipos de exenciones que figuran en el Convenio núm. 138.

Bangladesh. Trabajadores de la pesca por cuenta propia.

Canadá. UFAWU-CAW: Los buques de pesca en la zona «C» que pasan menos de un día en el mar.

República de Corea. FKSU: El empleo de personas menores de 18 años debería estar supeditado a la presentación de un certificado médico que pruebe su aptitud para el trabajo, como se prevé en el Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (núm. 16).

Dinamarca. Debería protegerse a los jóvenes entre 16 y 18 años mediante la legislación nacional de las condiciones de trabajo a bordo físicamente peligrosas. Podrían trabajar a bordo si el servicio en el mar forma parte de su formación. Así, debería establecerse un acuerdo entre los pescadores jóvenes y los armadores sobre un programa de formación conforme a los programas nacionales de educación pesquera reconocidos por la autoridad competente. Esto está en consonancia con las disposiciones para la marina mercante que figuran en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

Egipto. GTUWA: Niños de 12 años como mínimo formados en aguas que sean «seguras».

Emiratos Arabes Unidos. Menores entre 15 y 17 años que trabajen durante sus vacaciones, si no se trata de buques oceánicos, y con el consentimiento de las autoridades competentes.

Estonia. Los estudiantes de marina durante la formación (al menos 15 años), así como personas que trabajen en buques pesqueros de las categorías «C» y «E» (16 años como mínimo).

ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: Cabría establecer exenciones si se restringe la zona de navegación.

Filipinas. Personas entre 16 y 18 años con el permiso oficial del Estado Miembro de que se trate y el consentimiento de cualquiera de los padres o de un tutor.

Francia. Personas de 15 años como mínimo durante las vacaciones escolares.

Guinea. SLIMAPG: Buques de cabotaje.

India. Cadetes y estudiantes de formación profesional.

Líbano. Se podría fijar la edad mínima en 16 años, siempre y cuando se proteja plenamente la seguridad y moralidad de los niños de que se trate, que reciban una instrucción específica adecuada o una formación profesional, y que trabajen en aguas territoriales o costeras, con el consentimiento de sus padres.

CCIAS: No deberían verse exenciones, pero debería tenerse en cuenta la situación de cada pescador.

Malawi. Se deberían prever exenciones en el convenio basadas en los antecedentes culturales y el nivel de desarrollo económico.

Namibia. NEF: Las personas matriculadas en un programa de formación acreditado (por ejemplo, formación de cadetes).

Noruega. A fin de garantizar la contratación en el oficio de la pesca, tienen que verse exenciones para los jóvenes como parte de la educación básica. Noruega ha aprobado recientemente una legislación que permite basar una gran parte de toda la formación profesional en contratos de aprendizaje. Al comenzar el primer año de formación profesional el alumno podría tener 15 años de edad.

Nueva Zelandia. Buques pesqueros que operan en las aguas territoriales del Estado del pabellón.

Países Bajos. De conformidad con los Convenios núms. 138 y 182.

Portugal. La edad mínima podría ser de 15 años una vez finalizada la escolarización obligatoria.

Reino Unido. TUC: Si se cumplen las disposiciones del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio núm. 138 y del párrafo 4 de la Recomendación núm. 190 y teniendo en cuenta las recomendaciones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras (1999), el acceso al empleo en el sector podría ser aceptable a la edad de 16 años en algunas circunstancias, como para los aprendizajes debidamente instituidos.

Serbia y Montenegro. Los buques pesqueros de la categoría «C», en particular en la pesca artesanal y en pequeña escala.

Sierra Leona. SALFU: La edad mínima de aprendizaje debería ser de 15 años para adquirir experiencia.

Suecia. Las personas de entre 13 y 15 años deberían poder realizar tareas ligeras que no perjudiquen su salud, desarrollo o escolaridad.

Suiza. En los casos en que se pase poco tiempo en el mar. Algunas Oficinas de la Administración Federal consideran que, si se estima que la pesca es un trabajo peligroso en el sentido del Convenio núm. 182, sólo se podrían establecer exenciones a partir de los 16 años, y en tal caso sólo si se protege plenamente la salud, la seguridad y la moralidad del menor y éste ha recibido instrucción o formación profesional específica para la actividad correspondiente (artículo 4, párrafo 1) del Convenio núm. 182 y párrafos 3 y 4 de la Recomendación núm. 190).

Tailandia. Las personas menores de 15 años, con el consentimiento escrito de los padres o tutores.

ECOT: Las exenciones deberían ir acompañadas de directrices claras para la supervisión y el control por parte de la autoridad competente.

Zimbabwe. Los buques de pesca recreativa o de subsistencia.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia) KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), SALFU (Sierra Leona), LO y TCO (Suecia) consideran que como la pesca es una actividad peligrosa, la edad general para acceder al empleo conforme al Convenio núm. 182 debería ser de 18 años. Sin embargo, sería conveniente que los jóvenes en período de formación pudieran desempeñar algunas tareas, lo que les permitiría adquirir experiencia, siempre que disfruten de una protección adecuada, por ejemplo con un contrato de aprendizaje.

ICMA. Se debería permitir a los miembros más jóvenes de la familia aprender el oficio familiar trabajando en las embarcaciones de la familia bajo una supervisión adecuada. Sin embargo, algunos aspectos del trabajo deberían restringirse a personas mayores de 18 años. Deberían establecerse directrices específicas para los menores de edad autorizados a trabajar en buques de pesca.

ICSF. Las personas menores de 16 años que pescan como parte de la formación profesional, que trabajan con un padre o pariente, y que participan en actividades pesqueras que no se consideren peligrosas, deberían quedar exentas.

¿Debería preverse en el convenio que el trabajo en determinados buques debería estar prohibido para los menores de 18 años de edad? P. B2, e)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 54. Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Burundi, Canadá, China, Chipre, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, República Islámica del Irán, Irlanda, Kuwait, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), PSU (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 25. Arabia Saudita, Australia, Belarús, Bulgaria, República Checa, República de Corea, Dinamarca, Emiratos Arabes Unidos, España, Grecia, Islandia, Indonesia, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Líbano, Malasia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Qatar, Suecia, Turquía y Reino Unido.

Organización de empleadores: MEDEF (Francia).

Organizaciones de trabajadores: FKSU (República de Corea), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), FTUS (Líbano), KSM NSZZ Solidarnosc (Polonia), CNS Cartel Alfa (Rumania) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Alemania, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de trabajadores: ZZMiR (Polonia) y USS (Suiza).

Comentarios

En varias respuestas se sugiere prohibir el trabajo a bordo de buques dedicados a la pesca en alta mar (*Australia, Benin, Estonia, SLIMAPG (Guinea), India, Líbano, Serbia y Montenegro, SWTUF (Sudán) y Túnez*), a los buques factoría (*Benin, USCIB (Estados Unidos), Francia y TUC (Reino Unido)*), a los buques pesqueros de la categoría «A» (*Brasil, COHEP (Honduras), CDT (Marruecos), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), Serbia y Montenegro y UFFC (Sri Lanka)*) y de la categoría «B» (*Brasil, COHEP (Honduras), APOM (Panamá), Serbia y Montenegro y UFFC (Sri Lanka)*), a los buques que pasan largos períodos en el mar (*Brasil, Francia, Líbano, TUC (Reino Unido), Serbia y Montenegro y SWTUF (Sudán)*), o a los buques que pasan más de un día en el mar (*Nigeria y Ucrania*).

Cuba, Nueva Zelanda y ECOT (Tailandia). Se podrían prever excepciones a las prohibiciones teniendo en cuenta factores como una formación adecuada, la experiencia y/o la supervisión.

Canadá. CAW-Canada: Arrastreros que faenen fuera de las aguas territoriales.

Ecuador. En los buques que sobrepasan las aguas territoriales.

España. Debe tenerse en cuenta que el riesgo estriba en el medio en que se desenvuelve la actividad, peligro de naufragio, tempestades, ruido, vibraciones, ritmo de trabajo, etc.

Estados Unidos. Los buques pesqueros con gran maquinaria o buques que operan a más de tres millas de la costa.

Irlanda. HSA: No está de acuerdo.

Japón. JSU: Maniobras con maquinillas de palangre, cabrestante, etc.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca está de acuerdo.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca propone eximir a los buques pesqueros que operan en aguas internacionales.

Portugal. No es el tipo de buque pesquero lo que debiera determinar si un menor de 18 años puede o no trabajar a bordo, sino más bien las tareas que ha de desempeñar y el lugar en el que se han de desempeñar.

Qatar. Muchas familias en los países en desarrollo tienen ingresos limitados, y brindar oportunidades de empleo a los menores les ayudaría, especialmente porque el desempleo es un problema importante.

Reino Unido. TUC: Los buques pesqueros que están en el mar durante largos períodos de tiempo obligan a la tripulación a permanecer en los locales del empleador y no permiten realizar visitas frecuentes a la familia.

Suecia. LO y TCO: Están de acuerdo.

Suiza. Algunas Oficinas de la Administración Federal consideran que las preguntas B2, e) y B2, f) son superfluas, si se estima que la pesca es una actividad intrínsecamente peligrosa en el sentido del Convenio núm. 182 y, por consiguiente, debería prohibirse a los menores de 18 años.

Sudán. SWTUF: Los buques que operan en climas fríos y zonas peligrosas y buques tecnológicamente sofisticados.

ICMA. Grandes buques industriales. Se deberían permitir excepciones de edad sólo en las pequeñas embarcaciones de propiedad familiar.

ICSF. El convenio debería más bien prohibir determinadas actividades pesqueras para los menores de 18 años, por ejemplo, la pesca *muro-ami* en Filipinas.

¿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? **P. B2, f)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 69. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Estonia, Fiji,

Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Irlanda, Islandia, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 11. Australia, Eritrea, España, Indonesia, República Islámica del Irán, Italia, Jamaica, Malasia, Malawi, Reino Unido y San Vicente y las Granadinas.

Organizaciones de empleadores: MEDEF (Francia) y Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá) y CSG (Gabón).

Otros: Confcooperative (Italia).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Egipto y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de trabajadores: PPDIV (Croacia) y USS (Suiza).

Comentarios

Argelia, Brasil, Canadá, República Checa, República de Corea, FKSU (República de Corea), Costa Rica, GTUWA (Egipto), Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, USCIB

(Estados Unidos), *Estonia*, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), *Francia*, *Grecia*, HSA (Irlanda), *Islandia*, *Japón*, JSU (Japón), *Mauricio*, CDT (Marruecos), *Mozambique*, *Namibia*, *Nicaragua*, *Noruega*, KSM NSZZ Solidarnosc (Polonia), *Portugal*, *Qatar*, *Federación de Rusia*, UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), *Suecia*, *Suiza*, *Tailandia*, ECA (Trinidad y Tabago), *Túnez*, *Ucrania* y EMCOZ (Zimbabue). Los menores de 18 años deberían quedar excluidos del trabajo que entrañe riesgos y un nivel elevado de responsabilidad: por ejemplo, el trabajo insalubre física o psicológicamente, difícil o estresante, el trabajo de noche, el trabajo debajo del agua y la utilización de aparejos de izar. Algunas respuestas hicieron hincapié en que los menores no deberían realizar viajes largos ni, en general, llevar a cabo actividades que pudieran ser perjudiciales para su desarrollo.

Arabia Saudita. Las operaciones con cabrestante en buques de pesca demersal o permanecer de noche en gabarras lejos del buque madre.

Australia. Determinados niveles y tipos de empleo a bordo de buques (por ejemplo, timoneles, capitanes, patronos, maquinistas y buzos).

Egipto. GTUWA: La navegación, las guardias y el mantenimiento que ha de realizarse en el agua.

Emiratos Arabes Unidos. El trabajo que exija una manipulación física de cargas pesadas o exposición a temperaturas elevadas, o trabajar durante largos períodos de tiempo.

España. El riesgo está siempre presente en los barcos, independientemente de su tamaño, zona de operaciones, tiempo en el mar, etc.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: Trabajo en cubierta.

Hungría. Horas extraordinarias.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima recomienda remitirse a la directiva correspondiente de la Unión Europea.

México. Trabajo como pañoleros o fogoneros.

Noruega. Noruega ha ratificado el Convenio núm. 182. El Gobierno se opone a una doble reglamentación sobre estas cuestiones y pide que las obligaciones en este ámbito sean las mismas que y/o las que se exigen a los que han ratificado el Convenio núm. 182 y que su aplicación a los pescadores se considere que está en conformidad con el nuevo convenio. Asimismo, deberían establecerse disposiciones para determinar los posibles riesgos y desarrollar un plan a fin de evitar dichos riesgos en relación con todas las operaciones de trabajo que se efectúen a bordo.

Países Bajos. El convenio debería seguir las disposiciones relativas a la edad establecidas en el Convenio STCW-F y la legislación de la Unión Europea sobre horas de trabajo para menores.

Panamá. APOM: Para todo tipo de embarcación que involucre la operación y el control de equipo, el uso especializado de sustancias químicas, etc.

Reino Unido. Las prohibiciones generales no son procedentes. Debería determinarse la capacidad de los jóvenes (de 16 a 18 años) para realizar determinados tipos de trabajo mediante una evaluación de los riesgos, como en el caso del Reino Unido. El Reino Unido ha ratificado el Convenio núm. 182.

TUC: Además, la evaluación del riesgo podría aplicarse a algunas tareas potencialmente peligrosas. También debería considerarse la posibilidad de prohibir el trabajo de los menores de 18 años a bordo de buques pesqueros en el mar y cuando se tenga la certeza o se prevea que las condiciones meteorológicas van a ser peligrosas, por ejemplo, pesca en alta mar en invierno o durante otras condiciones meteorológicas extremas.

Serbia y Montenegro. Tipos de trabajo en los que se utilizan aparejos de pesca peligrosos, por ejemplo, pesca con palangres.

República Árabe Siria. En el caso de aquellos que estén siendo enjuiciados o por motivos de seguridad.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) declaran que actuar de otro modo en una industria que ha sido calificada de «peligrosa» iría en contra del Convenio núm. 182. Este es el caso de las tareas peligrosas, las guardias y otros trabajos que se realizan sin supervisión.

ICMA. Deberían clasificarse los trabajos y prohibirse aquellas operaciones que sean especialmente pesadas o peligrosas, tóxicas o dolorosas.

ICSF. El trabajo en cubierta en condiciones de temporal, frío y/o viento, y el trabajo en la bodega de pescado.

La inmensa mayoría de los Estados (78 de 83) quiere que el convenio contenga disposiciones referentes a la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros.

Si bien la mayoría (43) prefería una edad mínima de 18 años, un número considerable (31) apoyó la edad mínima de 16 años y algunos (9) preferían la edad de 15 años. Varios Estados expusieron los motivos por los que debería exigirse una edad mínima: el carácter peligroso de la actividad pesquera, la dificultad y las exigencias del oficio, y la importancia de contar con pescadores que hayan alcanzado un cierto nivel de madurez física y mental o que comprendan sus derechos, sus responsabilidades y las disposiciones en materia de seguridad. Algunos señalaron que la edad mínima no debería ser inferior a la edad en que se termina la enseñanza obligatoria, para no entorpecer el desarrollo educativo; otros señalaron la importancia de armonizar la edad mínima con la edad en que termina la enseñanza obligatoria, para evitar que haya un distanciamiento entre la educación obligatoria y el trabajo en el sector pesquero. Se señaló que a menudo los pescadores aprenden el oficio de sus padres, y que esto debería tenerse en cuenta. En algunas respuestas se señaló a la atención el hecho de que la edad mínima de 15 o 16 años está en conformidad con lo dispuesto en el Convenio núm. 138; en otros casos se consideró que una edad mínima de 18 años sería más adecuada ya que, dado el carácter peligroso de la actividad pesquera, eran aplicables el artículo 3 del Convenio núm. 138 y/o el Convenio núm. 182, así como la Recomendación núm. 190.

Hubo una distribución casi igual (39 a favor y 40 en contra) entre los que querían que el convenio previese exenciones y los que estaban en contra. En algunas respuestas se propuso que las exenciones estuvieran en conformidad con las disposiciones de los Convenios núms. 138 y 182 destinadas a proteger la salud, la seguridad y la moralidad de los niños. Se sugirieron exenciones en el caso de los jóvenes que siguen una formación o aprendizaje. Asimismo, se propuso que se podría exigir que el empleador o el Estado imparta a los jóvenes una formación obligatoria antes de embarcar. En algunas respuestas se sugirió contemplar exenciones para los buques pequeños y los que sólo permanecen en el mar durante el día, la pesca artesanal o la pesca en ríos, aguas continentales y zonas costeras. En una respuesta se propuso que las exenciones se basaran en factores culturales o económicos. Unos cuantos propusieron exenciones

para los jóvenes que trabajan en embarcaciones de explotación familiar o bajo una supervisión adecuada o si los padres o el tutor dan su consentimiento por escrito. Otros consideraban que se podría permitir el trabajo durante las vacaciones escolares. Algunos declararon que las exenciones no deberían permitir el trabajo nocturno ni el trabajo durante las vacaciones.

Una mayoría de Estados (54) se declaró a favor de prohibir a personas menores de 18 años trabajar en ciertos buques pesqueros, como los buques que operan en aguas profundas, los buques que pasan largos períodos de tiempo en el mar, los buques factoría y los buques que operan en las zonas «A» o «B», los buques que operan en zonas peligrosas o en climas fríos y los buques con determinado tipo de maquinaria.

Una gran mayoría (69) se declaró a favor de prohibir ciertos tipos y condiciones de trabajo, a saber: trabajo que sea físicamente o psicológicamente insalubre, difícil o peligroso; determinados puestos de responsabilidad; trabajo sin supervisión (por ejemplo, guardias); trabajo de mantenimiento en el agua; trabajos que requieran la utilización de aparejos de izar; trabajos difíciles en cubierta; trabajo nocturno; trabajo debajo del agua; trabajo con maquinaria, equipo o instrumentos peligrosos; manipulación manual o transporte de cargas pesadas; trabajo durante largas jornadas; exposición a temperaturas elevadas; trabajo en la bodega de pescado; trabajo cerca de productos químicos tóxicos o nocivos, o trabajo en cubierta en condiciones de temporal, frío y/o viento. En algunas respuestas se indicó que las restricciones respecto del trabajo de los jóvenes deberían basarse en una evaluación de los riesgos.

La Oficina ha propuesto una edad mínima de 16 años, ya que la mayoría de las respuestas de los gobiernos apoyaron una edad mínima de 16 o de 18 años, lo que coincidía con las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero. La Oficina también tuvo presente las opiniones expresadas por los participantes empleadores en la Reunión de expertos en relación con la necesidad de evitar repetir las disposiciones que figuran en los Convenios núms. 138 y 182 y en la Recomendación núm. 190.

B3. EXAMEN MÉDICO

¿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? **P. B3, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 75. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar,

Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 4. Estados Unidos, Indonesia, San Vicente y las Granadinas y Suiza.

Organización de empleadores: USCIB (Estados Unidos).

Otras respuestas

Gobiernos: 3. India, Nigeria y Tailandia.

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Comentarios

Arabia Saudita, Argelia, Bahrein, Bulgaria, Burundi, INS (Costa Rica), Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), Jamaica, Dirección Nacional de Pesca (Letonia), CDT (Marruecos), Mauricio, Mozambique, Namibia, NEF, NUNW (Namibia), Nigeria, Omán, Qatar, CNS Cartel Alfa (Rumania), Serbia y Montenegro y Zimbabwe apoyan la propuesta de que se realicen exámenes médicos iniciales y periódicos para garantizar la aptitud física para el trabajo en un medio hostil como el marítimo. Algunas respuestas insisten también en la necesidad de asegurarse de que las enfermedades contagiosas no se transmitan a bordo de los buques ni contaminen las capturas. Estas medidas serían beneficiosas tanto para los trabajadores como para los empleadores.

Argentina. CCUOMM: Los requisitos del examen médico inicial y de los exámenes periódicos deberían cumplir con las directrices de la OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

Australia. Dichas disposiciones deberían matizarse con los términos «según proceda» o, como alternativa, incluirse más bien en la recomendación que en el convenio. Si las cuestiones de salud se identifican como factores de riesgo de las actividades pesqueras, deberían tenerse en cuenta al realizar la evaluación de riesgos. En este marco sería conveniente realizar exámenes médicos iniciales y, posteriormente, exámenes médicos periódicos. No obstante, los exámenes médicos no deberían utilizarse para discriminar y excluir del empleo a personas con determinadas condiciones de salud.

Brasil. Todos los trabajadores brasileños con contrato oficial de trabajo, incluidos los marinos, deben someterse a exámenes médicos antes, durante y después del embarque; dichos exámenes corren por cuenta del empleador.

República de Corea. El Gobierno alude al Convenio núm. 73, en virtud del cual el certificado médico sigue en vigor durante un máximo de dos años desde la fecha de su expedición. Si el certificado caduca en el transcurso de un viaje, seguirá siendo válido hasta que concluya dicho viaje.

Estados Unidos. En los Estados Unidos los miembros de la tripulación que trabajan a bordo de buques pesqueros no tienen que someterse a exámenes médicos. En algunos casos se exigen exámenes médicos a los miembros de la tripulación con licencia.

USCIB: La contratación desde lugares lejanos haría imposible cumplir con este requisito en los casos en que no exista atención médica calificada o en áreas desprovistas de servicios médicos, y podría suponer unos gastos económicos injustificados para el interesado o para la empresa que asuma los costos relacionados. No obstante, los buques de mayor tamaño están obligados a enrolar a personal con licencia. La expedición y renovación de sus licencias profesionales deben ir acompañadas de un examen médico y una prueba relativa al consumo de drogas.

Grecia. De conformidad con las normas establecidas en el Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (núm. 73).

Honduras. COHEP: Los países deberían modificar su legislación interna y exigir un examen médico previo al empleo, con archivos actualizados anualmente.

India. Las personas autorizadas y otros miembros capacitados de la tripulación a bordo de los buques de pesca de las categorías «A» y «B» que sobrepasen los 20 metros de eslora total deberían someterse a exámenes médicos iniciales y, posteriormente, a exámenes médicos periódicos.

Irlanda. En un informe del Grupo de Estudio de la Seguridad de los Buques Pesqueros, publicado en 1996, se recomendó que todos los interesados en obtener un certificado con arreglo a los reglamentos relativos a la tripulación a bordo deberían someterse a un completo examen médico y a posteriores revisiones médicas cada dos años.

Libano. Se deberían regular los exámenes médicos para los menores de 21 años y dejar a la discreción de cada Estado los criterios para determinar qué personas pueden llevar a cabo dicho trabajo.

CCIAB: El costo debería correr a cargo del empleador.

FTUS: Los médicos asignados deberían realizar exámenes médicos gratuitos a los trabajadores del sector pesquero que lo necesiten.

Malasia. Es importante determinar el estado de salud, sobre todo respecto de las enfermedades contagiosas, de los miembros extranjeros de la tripulación.

Nicaragua. Se debe establecer un examen médico cuando la persona se retire de las labores de la pesca.

Noruega. El convenio debe permitir a los Estados Miembros aplicar reglamentos en este ámbito mediante las disposiciones de los convenios aplicables sobre todo a la gente de mar y hacerlas extensibles a los pescadores.

Panamá. APOM: El período entre los exámenes no debería ser superior a un año.

Portugal. Cada Estado debería elaborar y actualizar una lista de médicos y de servicios de salud para que pueda ser consultada por los trabajadores.

Reino Unido. TUC: Además de la salud de cada uno de los miembros de la tripulación, la salud de la tripulación es también esencial para la seguridad de la tripulación en el mar.

Federación de Rusia. Debería ser una condición para el empleo.

San Vicente y las Granadinas. Un examen médico inicial sólo sería de utilidad en los buques de más de 24 metros de eslora.

Suiza. En la práctica, un examen de este tipo no es factible en los países en desarrollo.

Tailandia. NCTL: El examen médico debería realizarse al menos una vez al año.

Trinidad y Tabago. NATUC: Sería más fácil diferenciar posteriores problemas médicos.

Zimbabwe. ZCTU: De esa manera pueden ser compensados por enfermedades relacionadas con el trabajo.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) afirman que no se puede depender de la asistencia médica dispensada en tierra. Además, la industria pesquera es peligrosa y suele llevar a cabo sus actividades en condiciones difíciles y con una pequeña tripulación que necesita un gran apoyo mutuo.

ICMA. Se deberían exigir exámenes médicos al menos cada dos años. Las personas encargadas de la guardia de navegación deberían someterse a reconocimientos de daltonismo.

ICSF. Debería ser una obligación de los Estados en aquellos casos en que los pescadores y las pescadoras no puedan asumir el costo.

IMHA. Los reglamentos sobre el certificado y el examen médico deberían contemplar las mismas normas que se aplican a otros marinos y requerir un examen periódico y específico de cada empleo a fin de determinar la aptitud para trabajar en el mar. Deberían aplicarse las directrices de la OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, de 1997, con posibles cambios y actualizaciones en cooperación con la IMHA, y deberían ser los médicos autorizados los que decidan adaptar o limitar la aptitud para contratar a los marinos en función del empleo, la navegación, etc. En la actualidad, no tiene sentido excluir a los marinos por permanecer en el mar durante períodos de tres o menos días (como se prevé en el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113)) dada la cultura de prevención de riesgos profesionales y las nuevas condiciones de navegación.

¿Deberían preverse en el convenio exenciones del requisito anterior?

P. B3, b)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 19. Arabia Saudita, Australia, Canadá, Costa Rica, Dinamarca, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, India, República Islámica del Irán, Jamaica, Japón, Líbano, Malasia, Omán, Países Bajos, San Vicente y las Granadinas, Suecia, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CAW-Canada (Canadá), GTUWA (Egipto), CDT (Marruecos) y UFFC (Sri Lanka).

Otros: PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 57. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Cuba, Ecuador, Egipto, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Kuwait, Letonia, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Trinidad y Tabago, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia).

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Croacia, El Salvador, Estados Unidos, Panamá, Suiza y Tailandia.

Comentarios

Costa Rica. El INS está en desacuerdo.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está en desacuerdo.

P. B3, c) *En caso afirmativo, sírvase indicar cuáles serían esas exenciones.*

Arabia Saudita y Emiratos Arabes Unidos, ECA (Trinidad y Tabago) sugieren la exención de la pesca deportiva o aficionada.

Canadá, Costa Rica, Emiratos Arabes Unidos, COHEP (Honduras), India, San Vicente y las Granadinas, Túnez e ICMA sugieren una exención para las pequeñas embarcaciones o las embarcaciones de pesca artesanal o familiar que realizan sus actividades cerca de la costa.

Australia. Las actividades que no tengan que cumplir con este requisito (por ejemplo, la pesca de arrastre con redes de enmalle controlada por ordenador), o los buques pesqueros que tengan acceso inmediato a servicios médicos.

Canadá. CAW-Canada: Las embarcaciones de pesca de menos de 19 metros de eslora.

Dinamarca. Las exenciones previstas en los artículos 1 y 2 del Convenio núm. 73.

Eritrea. Enfermedades imprevistas en el sector pesquero.

Estados Unidos. USCIB: Actividades de pequeños buques con una tripulación de menos de 50 personas. Las personas que no trabajen en puestos importantes para la seguridad deberían someterse a los exámenes médicos según determine el patrón o empleador.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima recomienda exenciones para algunas modalidades de pesca. La HSA sugiere exenciones para los visitantes, funcionarios responsables, oficiales de mantenimiento, etcétera.

Jamaica. Se debería tener en cuenta el tipo de trabajo realizado.

Japón. Trabajadores que no puedan someterse a los exámenes periódicos por razones inevitables, como estar embarcados durante un período demasiado largo.

Malasia. Tripulación local.

Noruega. La Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca y la Asociación Noruega de Arrastreros proponen exenciones para el trabajo realizado durante las vacaciones y las «semanas lectivas» de los escolares.

Países Bajos. Buques pesqueros de categorías «B» y «C».

Panamá. Dependerá del puesto que ocupen a bordo del buque y del trabajo que vayan a realizar fuera de él.

Sri Lanka. UFFC: Buques de las categorías «C», «D» y «E».

Suecia. Buques de menos de 20 toneladas brutas o que realicen sus actividades únicamente en las áreas «D» y «E».

Turquía. Personal que no trabaja en actividades de navegación.

ICSF. Las personas que trabajen en actividades pesqueras durante el día.

¿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? **P. B3, d)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 76. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Líbano, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japón), NUNW (Namibia), ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 4. Estados Unidos, Islandia, Malasia y Suiza.

Organización de empleadores: CCIAS (Líbano).

Organizaciones de trabajadores: UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), FTUS (Líbano), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania) y SALFU (Sierra Leona).

Otros: ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Kuwait y Tailandia.

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Argentina. CCUOMM: Este certificado debería responder a las Directrices de la OIT/OMS, para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

CGT: El certificado debería expedirlo el personal médico acreditado por la autoridad competente.

SOMU: Estas circunstancias se anotan en la libreta de embarco sobre la base del examen médico de los tripulantes.

Australia. Hay una serie de actividades profesionales que requieren supervisión médica y/o certificados médicos, incluida la utilización de sustancias peligrosas y las actividades de buceo. Los buques pesqueros pueden correr el riesgo de encontrarse a cierta distancia de la asistencia médica.

Bahrein. El certificado médico debería tener una validez limitada (dos años).

Brasil. Todas las personas que trabajen en el sector pesquero, incluidos los pescadores artesanales, deberían someterse a un reconocimiento médico en el que se acredite su aptitud para el trabajo, que podría expedir el Estado teniendo en cuenta el alto grado de riesgo de la actividad.

Burundi. El certificado médico debería revisarse cada seis meses.

República de Corea. El certificado debería firmarlo un médico acreditado por la autoridad competente.

Costa Rica. El INS destaca que sería una forma de proteger al trabajador y de eximir de responsabilidad al empleador.

Egipto. Está de acuerdo, ya que dicho certificado beneficia a la seguridad del personal pesquero y a la producción pesquera.

Emiratos Arabes Unidos. Además del reconocimiento físico, el certificado médico debería incluir pruebas psicológicas, pruebas acústicas y optométricas para los capitanes y oficiales.

España. Dicho certificado podría sustituirse por una anotación y breve resumen que se contemple en el documento de identidad del trabajador.

Estados Unidos. USCIB: A menos que se exija un examen médico para la expedición de una licencia o certificado actualizado, que haya de colocarse en un lugar visible en el buque.

Estonia. El certificado médico de los trabajadores menores de 21 años o mayores de 50 sólo debería tener validez por un año.

Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia: Salvo para las zonas de operaciones «D» y «E».

Filipinas. El certificado beneficiaría tanto al empleador como al trabajador, ya que sólo se contrataría a quienes estén en buenas condiciones físicas para realizar el trabajo, y permitiría además dar un pronto tratamiento y rehabilitación a los trabajadores enfermos.

India. El certificado debería exigirse en todos los buques pesqueros que faenen fuera de las aguas territoriales.

Jamaica. Dependerá del tipo de trabajo que se vaya a realizar.

Japón. JSU: Dado que en la actualidad trabajan a bordo muchos trabajadores de distintos países, debería existir una norma internacional sobre su certificado de salud.

Libano. Cada persona debería disponer de un certificado en el que conste información médica, como el grupo sanguíneo, información personal general y otros detalles que determine la autoridad competente.

Namibia. El Gobierno solicita el mismo certificado médico que el de la flota mercante.

Nicaragua. El examen debe ser exhaustivo y altamente técnico, sin que el trabajador incurra en costos elevados para su obtención, especificaciones que pueden ser tratadas en una recomendación.

Noruega. Dicha medida garantizará que sólo podrán trabajar a bordo quienes gocen de buena salud, que es un elemento fundamental para la seguridad. En el convenio se debería prever la posibilidad de que las personas a quienes se haya denegado el certificado por razones médicas tengan derecho a presentar un recurso administrativo.

Omán. Las autoridades deberían garantizar que los armadores exigen los certificados médicos a quienes trabajan a bordo de los buques pesqueros.

Portugal. El período de validez del certificado debería ser inferior para los menores de 18 años y mayores de 50.

Qatar. Algunas enfermedades crónicas (como las enfermedades pulmonares y las coronarias) impiden el trabajo a bordo de los buques pesqueros, dada la dificultad de este trabajo y el esfuerzo que requiere.

Federación de Rusia. El convenio debería incluir una disposición sobre la responsabilidad individual de los miembros de la tripulación.

Sudán. SWTUF: Dichos certificados dan derecho a recibir asistencia médica cubierta por el seguro para los casos de enfermedad. De esta manera se pueden examinar las verdaderas causas de una enfermedad.

Tailandia. NCTL: El certificado debería expedirlo un médico o un funcionario del Ministerio de Salud.

Zimbabwe. Este requisito se ajusta a las medidas en materia de salud y seguridad en el trabajo.

ZCTU: La aptitud para trabajar debería ser acreditada por profesionales o por el personal médico reconocido en cada país.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino

Unido) y SALFU (Sierra Leona) señalan que debería exigirse un certificado médico general, de acuerdo con lo expuesto en la pregunta B3, a), y no certificados diferentes en función de las tareas que vayan a desempeñarse.

ICMA. Podrían establecerse excepciones para los familiares que trabajan en pequeñas empresas de propiedad familiar. No obstante, dichas excepciones podrían quedar sin efecto si las personas sin certificado no tienen seguro.

ICSF. En la práctica no sería aplicable.

IMHA. Los certificados médicos son documentos jurídicos y, como tales, una garantía y un instrumento para que los inspectores faciliten las medidas preventivas y sanitarias a bordo. Debería exigirse una aplicación mínima de las normas a los efectos de la homogeneidad. Debería haber médicos autorizados en salud marítima profesional. La IMHA podría elaborar una directriz para la educación continua o la formación mínima de base. Las restricciones o las limitaciones para el trabajo o la navegación también deberían detallarse en el certificado, en lugar de que sólo figuren meras declaraciones de «apto» o «no apto». El médico debería proponer un período de validez, con una duración máxima, con arreglo a la salud de los marinos y a sus condiciones de navegación.

La gran mayoría de los Estados (75 de 83) respaldó la obligatoriedad del examen médico inicial y de los exámenes médicos periódicos posteriores, habida cuenta de la peligrosidad de la actividad pesquera, de las condiciones de trabajo sumamente difíciles y de la posibilidad de que se transmitan enfermedades a otros pescadores y al público en general a través de capturas contaminadas. Se hizo referencia al Convenio núm. 73. Se hicieron también sugerencias específicas en cuanto al objeto de dichos exámenes. La mayoría de los Estados (57) rechazó la posibilidad de que hubiesen exenciones al requisito del examen médico. Una minoría de países propuso exenciones para los buques pequeños, los buques dedicados a la pesca artesanal o de explotación familiar, los buques que faenan en las proximidades de la costa, las actividades pesqueras en las que interviene menos de un cierto número de personas, la pesca diaria, la pesca aficionada y recreativa y en el caso de los jóvenes que trabajan durante las vacaciones escolares.

La gran mayoría de los Estados (76 de 83) señaló que 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. Se indicó que el certificado debería ser expedido por personal médico debidamente autorizado por la autoridad competente. Este certificado debería ajustarse a las directrices de la OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos. Deberían establecerse los procedimientos administrativos necesarios para que cualquier pescador al que se le haya denegado el certificado pueda recurrir. El período de validez del certificado debería ser más corto para los pescadores jóvenes y los que tienen más de 50 años de edad. En el certificado se podrían detallar restricciones o limitaciones con respecto al trabajo en lugar de indicarse simplemente si la persona es «apta» o «no apta».

Teniendo en cuenta estas respuestas y las opiniones expresadas sobre la cuestión por la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, la Oficina ha propuesto un requisito general (en el *punto 18*) para las personas que trabajan a bordo de un buque de llevar consigo un certificado médico válido.

Asimismo, ha previsto la posibilidad de que la autoridad competente, previa consulta, pueda autorizar excepciones respecto de los buques que normalmente no efectúen viajes de más de un cierto número de días (*punto 19*). No se ha especificado el número de días a efectos de que la Conferencia pueda examinar esa cuestión. En el *punto 20* se enumeran las principales cuestiones que deberían abordarse en leyes, reglamentos u otras medidas en relación con estos exámenes y certificados médicos, sobre la base de los principales conceptos del Convenio núm. 113. Otros aspectos del Convenio núm. 113 se han abordado en las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación.

B4. ATENCIÓN MÉDICA EN EL MAR

¿Debería preverse en el convenio que los buques pesqueros deberían tener suministros médicos adecuados? **P. B4, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 81. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia),

SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobierno: I. Líbano.

Comentarios

Argelia, Bangladesh, Brasil, India, Indonesia, Líbano, FTUS (Líbano), Malasia, NEF (Namibia), APOM (Panamá), Portugal, Rumania, Tailandia, NCTL (Tailandia) y Túnez preferirían que estos tipos de suministros médicos consistieran en «primeros auxilios» o en «medicación de emergencia», como asistencia básica.

Argentina, Dinamarca, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Honduras, Líbano, Portugal y San Vicente y las Granadinas sugieren que los buques deberían disponer de suministros médicos adecuados en relación con el área de actividad, las dimensiones del buque, el número de personas a bordo y otros factores. Estos suministros deberían depender de los posibles riesgos específicos, como las actividades de buceo.

Arabia Saudita. Se refiere a los suministros de primeros auxilios y al suero antiofídico.

Australia. Los buques pesqueros pueden ser un entorno de trabajo peligroso y estar alejados de un centro de asistencia médica inmediata. Cualquier disposición debería tener en cuenta las normas pertinentes de la OMI, como el Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, y su Protocolo de 1993.

Bahrein. Como mínimo se debería disponer de material médico y medicinas para tratar las enfermedades.

República de Corea. Hace referencia a la Recomendación sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958 (núm. 105).

Costa Rica. El INS considera que esta disposición debería ser obligatoria para los buques de pesca que permanezcan más de 72 horas fuera de puerto.

Dinamarca. La Directiva 92/29/CEE⁵ del Consejo regula esta cuestión para los miembros de la UE.

Egipto. GTUWA: Se deberían utilizar los términos «suministros suficientes».

El Salvador. Está de acuerdo a fin de estar preparado para la aplicación de medidas preventivas o curativas que en determinado momento se puedan necesitar.

Emiratos Arabes Unidos. Se refiere a suministros para el tratamiento de lesiones, el dolor de cabeza, las enfermedades del corazón, la diabetes, el vértigo; a las máscaras de oxígeno médico y a los servicios de primeros auxilios.

⁵ Véase el anexo II al presente informe.

España. La lejanía de la costa y la inexistencia de servicios de urgencia externos hacen necesario tal suministro médico, de tal suerte que la administración de un medicamento a bordo puede salvar la vida de un marino.

Estados Unidos. USCIB: Los buques de pesca deberían disponer de un manual completo de primeros auxilios, y de un botiquín con las medicinas y suministros adecuados para el conjunto de la tripulación.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: El Estado Miembro debería estar obligado a exigir que se lleven a bordo los suministros médicos adecuados en función de las condiciones nacionales.

Fiji. Con dicha medida se daría una respuesta a las enfermedades y lesiones relacionadas con el trabajo.

Guinea. SLIMAPG: Está de acuerdo a los efectos de la asistencia primaria y el tratamiento preventivo.

Honduras. COHEP: Los botes artesanales y de pesca en pequeña escala, para lo cual debería quedar como recomendación.

Irlanda. Se sugiere hacer referencia a la Directiva de la UE apropiada.

Malawi. Los buques de pesca que faenen durante un largo período deberían disponer de suministros médicos para cualquier eventualidad.

México. Esta cuestión es responsabilidad del patrón.

Namibia. Los suministros médicos a bordo de los buques de pesca deberían ser los mismos que los de los buques mercantes, si bien es cierto que los buques de pesca son casi más peligrosos.

Nicaragua. El buque de pesca debería proporcionar una atención inmediata a los accidentes que se produzcan.

Omán. Dado que los buques de pesca suelen encontrarse alejados de los suministros médicos y de los centros de asistencia médica, dichos suministros deberían estar disponibles a bordo.

Países Bajos. Este requisito debería ajustarse a la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

Qatar. En Qatar los buques de pesca son objeto de inspecciones de seguridad anuales, incluidos los equipos de primeros auxilios y de seguridad.

Reino Unido. La normativa adecuada debería ser la que establece la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

Rumania. CNS Cartel Alfa: Debería disponerse de material de primeros auxilios y de medicamentos básicos.

Federación de Rusia. Se debería prever una disposición obligatoria sobre un grupo de suministros médicos comunes.

Serbia y Montenegro. Está de acuerdo, sobre todo para los buques de categorías «A» y «B».

Suiza. El peligro de lesiones es mayor que en tierra.

Zimbabwe. De no adoptarse, las lesiones en alta mar podrían ser mortales.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI

(Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) señalan que los requisitos específicos dependen del área de actividad.

ICMA. Se debería exigir que todos los buques dispusieran de los suministros médicos básicos. Los buques que llevan a cabo sus actividades en alta mar o durante largos viajes deberían disponer de mayores botiquines.

IMHA. No se deberían establecer limitaciones en cuanto al tamaño y tipo de buque pesquero, salvo en lo que respecta a la adaptación del contenido. La IMHA podría contribuir adaptando el anexo IV «Contenidos recomendados para los botiquines de los buques pesqueros» del Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (por ejemplo, por lo que se refiere al botiquín de primeros auxilios para pequeñas embarcaciones), dado que la IMHA ya está contribuyendo a la elaboración de la tercera edición de la Guía médica internacional para embarcaciones y tiene en cuenta instrumentos tales como la normativa básica de la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 81. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de

Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Otras respuestas

Gobierno: I. Líbano.

Comentarios

Arabia Saudita. Sobre todo para los buques que permanecen varios días en el mar, con el fin de garantizar que las lesiones no empeoran hasta que llegan a tierra.

Argentina. Los buques que cuenten con un número importante de tripulantes y que naveguen durante un número considerable de días deberían disponer de un médico a bordo, y en los demás casos debería haber una persona capacitada a tales efectos. Sin perjuicio de lo dicho, podría sugerirse que los buques de altura llevaran un médico y un enfermero, y que los buques costeros y costeros lejanos contasen con personal de enfermería.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Esa persona debería ser el capitán.

SOMU: Deberían preverse también medios que permitan realizar consultas rápidas en tierra con médicos calificados para garantizar así una asistencia adecuada.

Bulgaria. Este requisito debería limitarse a los buques a que se refiere el Convenio SOLAS.

Canadá. UFAWU-CAW: Debería haber dos personas (el capitán o miembros de la tripulación) con formación en primeros auxilios.

Dinamarca. Este requisito de formación debería sin embargo depender del tamaño y del área de actividad del buque de pesca.

Ecuador. Dicha persona deberá tener conocimientos particulares acerca de la accidentabilidad propia del sector, así como de la morbilidad que se registra en él.

Emiratos Arabes Unidos. Debido a la exposición de los pescadores al sol y al calor, que podría provocarles pérdida de conocimiento, lesiones o ahogamiento, es esencial la presencia de una persona experimentada.

Estados Unidos. Dependerá del área en la que el buque realice sus actividades. En los Estados Unidos los buques pesqueros comerciales con más de tres miembros de tripulación, y que faenan más allá de las tres millas, deben tener una persona capacitada en primeros auxilios y en reanimación cardiopulmonar.

USCIB: Cualquier buque que transporte de 2 a 15 personas debe disponer al menos de una persona que haya recibido formación en primeros auxilios y en reanimación cardiopulmonar por parte de un instructor certificado. Los buques que transporten 16 o más miembros de tripulación deberían disponer de más miembros de tripulación profesionales y cualificados.

Estonia. Debería haber siempre al menos una persona a bordo calificada o instruida en primeros auxilios, aunque no necesariamente en otro tipo de asistencia médica. Se debería disponer de primeros auxilios en los buques de pesca de todas las categorías, y en los buques de pesca de categoría «A» debería ser posible recibir tratamiento médico.

Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia: La formación profesional de los pescadores debería incluir primeros auxilios para casos de lesiones.

Filipinas. En los lugares de trabajo en los que existan entre 10 y 50 trabajadores, los servicios de un diplomado en primeros auxilios puede llevarlos a cabo uno de los trabajadores, quien debería tener acceso inmediato al equipo de primeros auxilios. En el caso de lugares de trabajo con 50 a 200 trabajadores, dichos servicios serán proporcionados por una enfermera registrada a tiempo completo. No obstante, si se trata de lugares de trabajo que no son peligrosos y no es posible disponer de una enfermera, dichos servicios podrán ser cubiertos por un asistente en primeros auxilios.

Finlandia. La necesidad de tener a bordo una persona calificada dependerá de la eslora del buque.

Francia. La formación debería depender del tipo de buque de pesca y de la navegación, y debe existir un período de transición que permita impartir esta formación.

MEDEF: Deberían preverse disposiciones transitorias para hacer extensiva gradualmente la citada formación a los pequeños buques de pesca.

Honduras. COHEP: Este requisito debería aplicarse a la pesca en alta mar o a los buques de pesca que están fuera varios días. Para los demás buques debería incluirse únicamente como recomendación.

India. Este requisito debería exigirse a todos los buques de más de 20 metros de eslora.

Irlanda. Se sugiere que se haga referencia a la Directiva de la UE apropiada.

Jamaica. Si bien es deseable, depende del tipo de actividad.

Japón. JSU: Los requisitos actuales deberían desarrollarse teniendo en cuenta el área de actividad y el sistema de apoyo basado en tierra.

Líbano. Dicha persona debería estar disponible a bordo de los buques que llevan a cabo sus actividades en aguas internacionales o fuera de las aguas territoriales.

CCIAS: Además, debería haber siempre un médico a bordo de los grandes buques.

FTUS: Esto debería llevarse a cabo por medio de una certificación y de cursos de formación impartidos a la tripulación de cada buque.

Malasia. Únicamente para los buques pesqueros que llevan a cabo sus actividades en alta mar.

Namibia. NEF: Al menos dos personas deberían tener el certificado avanzado de primeros auxilios.

NUNW: Al menos tres miembros de la dotación deberían recibir cursos de primeros auxilios.

Países Bajos. Este requisito debería ajustarse a la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

Panamá. APOM: Debe ser requisito para todo tripulante haber realizado cursos básicos en primeros auxilios, respiración artificial (CPR) y saber nadar.

Portugal. Debería haber una persona con la suficiente formación como para poder utilizar los suministros mencionados en la pregunta B4, a), y seguir las instrucciones que se facilitan por radio.

Qatar. Debido a las posibilidades específicas de aplicación que existen en el país, una propuesta de este tipo debería efectuarse más bien como recomendación.

Reino Unido. Debería ser proporcional al número de provisiones de a bordo, tal como establece la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

TUC: El nivel de conocimiento exigido dependerá también de las provisiones de a bordo y debería ser además adecuado para las pequeñas embarcaciones que puedan acudir en ayuda de otros buques.

Serbia y Montenegro. Especialmente para los buques de categorías «A» y «B».

Suiza. Sería suficiente con una formación básica.

Tailandia. ECOT: Deberían preverse de cinco a diez años para organizar la formación y la aplicación.

Túnez. Sobre todo en el caso de los buques pesqueros que llevan a cabo sus actividades en alta mar.

Zimbabwe. ZCTU: Este requisito debería ser obligatorio cuando no existan servicios médicos de rescate en las proximidades.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) opinan que el nivel de capacitación depende del área de operaciones y de la capacidad para garantizar una asistencia médica en tierra.

ICMA. Debería exigirse que cada buque de pesca tenga a una persona a bordo con calificación en primeros auxilios. El certificado de esta persona debería ser colocado de tal manera que todas las personas a bordo estén informadas de quién es el responsable en caso de una emergencia médica.

IMHA. Con arreglo al Convenio STCW-F, debería tratarse de una persona responsable que reciba cursos de actualización al menos cada cinco años. La IMHA podría contribuir actualizando el contenido básico de sus cursos y adaptándolos al tipo de buque y navegación (por ejemplo, la distancia de los recursos médicos adecuados en tierra). Los pescadores deberían recibir formación sobre cómo realizar consultas médicas por radio y disponer de un reconocimiento médico adecuado y actualizado y una copia de una guía médica de a bordo.

¿Debería preverse en el convenio que algunos buques pesqueros deberían quedar excluidos de dicho requisito? P. B4, c)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 31. Arabia Saudita, Argentina, Austria, Bangladesh, Brasil, Bulgaria, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, Hungría, India, República Islámica del Irán, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Malasia, Mauricio, Nicaragua, Países Bajos, Qatar, San Vicente y las Granadinas y Túnez.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Hondur

ras), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: FKSU (República de Corea), GTUWA (Egipto), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica) e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 50. Alemania, Argelia, Australia, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Canadá, República Checa, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Grecia, Guatemala, Honduras, Indonesia, Irlanda, Islandia, Kuwait, Líbano, Lituania, Malawi, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Panamá, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona) y USS (Suiza).

Otros: AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e IMHA.

Otras respuestas

Gobierno: 1. Burundi.

Comentarios

Australia. En cualquier lugar de trabajo, incluidos los buques de pesca, debería disponerse de servicios y equipos de primeros auxilios disponibles de manera inmediata, y deberían ser adecuados a los posibles tipos de lesiones o emergencias. En tales casos debería haber una o más personas con formación para administrar los primeros auxilios con arreglo a la evaluación del riesgo de los buques pesqueros como lugar de trabajo. Más que prever excepciones, el convenio debería matizar este requisito con la frase «según corresponda con la duración y la distancia del viaje propuesto».

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

IMHA. No deberían aplicarse ningún tipo de limitaciones basadas en el tamaño y el tipo de buque de pesca, salvo para adaptar el contenido del botiquín o el contenido de los cursos de atención médica y de primeros auxilios. En los buques más pequeños debería tenerse en cuenta la hipotermia, la respiración artificial, las picaduras y los envenenamientos de animales marinos, y también otras disposiciones de prevención.

En caso afirmativo, sírvase facilitar información detallada.

P. B4, d)

Arabia Saudita, Argentina, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), Austria, Brasil, Bulgaria, China, Costa Rica, INS (Costa Rica), El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Filipinas, Francia, MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), India, Italia, Jamaica, Letonia, Dirección Nacional de Pesca y LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), Malasia, Mauricio, CDT (Marruecos), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), Omán, Países Bajos, APOM (Panamá), Qatar, San Vicente y las Granadinas, UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), Túnez y ZCTU (Zimbabwe) sugieren que los pequeños buques artesanales y costeros que suelen tener menos de 10 o 20 metros de eslora podrían quedar excluidos en función del área de actividad, o que podrían excluirse los buques que faenan en las zonas de operaciones «C», «D» y «E» dentro de las aguas territoriales, sobre todo si permanecen en el mar menos de 48 horas.

Australia. No deberían preverse excepciones. Aun si los buques de pesca están cercanos a la costa o a la asistencia médica, deberían disponer de primeros auxilios a bordo. Este requisito debería regir en todos los lugares de trabajo. Los primeros auxilios consisten en proporcionar asistencia inmediata en caso de emergencia.

Croacia. El requisito anterior debería depender de la eslora y tonelaje del buque de pesca.

Estados Unidos. Los servicios de primeros auxilios y la capacidad para administrarlos debería determinarse según el tamaño del buque, la distancia de la costa y los miembros de la tripulación.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: Los requisitos deberían regir únicamente para los buques pesqueros internacionales. Para las aguas interiores y territoriales deberían aplicarse diferentes requisitos de formación.

Finlandia. Debería exigirse la presencia de una persona cualificada, en función de la eslora del buque.

Grecia. El convenio debería referirse únicamente a los buques de pesca que navegan en aguas internacionales.

Hungría. Los suministros médicos requeridos deberían depender del número de miembros de la tripulación y del tamaño del buque, tal y como establece la legislación nacional.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima indica que el lugar de la actividad puede anular este requisito. La HSA sugiere que se excluyan a los buques de categoría «E» durante la formación.

Japón. Deberían preverse exenciones para los buques en función del tonelaje, la eslora y el tiempo de permanencia en el mar.

Nicaragua. El Gobierno sugiere que se considere el tiempo transcurrido en el mar por un buque pesquero.

Qatar. Es esencial disponer de un equipo de primeros auxilios a bordo de todos los buques de pesca.

Reino Unido. En principio no deberían preverse exclusiones, aunque todo depende del ámbito exacto del convenio.

Tailandia. NCTL: Los buques pesqueros con menos de 50 personas a bordo.

Trinidad y Tabago. ECA: Las embarcaciones de recreo y deporte.

NATUC: Las embarcaciones dirigidas por familias.

ICSF. Los buques de pesca que sólo realicen pequeñas salidas al mar o actividades de pesca de un día.

La casi totalidad de los Estados (81 de 83) señaló que debería preverse en el convenio que los buques pesqueros deberían tener suministros médicos adecuados. Entre las razones aducidas cabe citar el alto grado de riesgo de las actividades pesqueras y que éstas se realizan a gran distancia de la atención médica en tierra. En varias respuestas se sugirió que, como mínimo, se debería disponer de un botiquín de primeros auxilios; en otras se señaló que los suministros médicos deberían depender de la zona de operaciones, del tamaño del buque, del número de personas a bordo, etc.

Casi todos los Estados (81) coincidieron en que debería ser obligatorio tener a bordo una persona calificada o capacitada en primeros auxilios u otras formas de atención médica. En varias respuestas se pidió flexibilidad en la aplicación de esta disposición (en función de la actividad pesquera, el tiempo de permanencia en el mar o el tamaño del buque, previéndose un período de transición para ampliar este requisito a todos los buques pesqueros). Los buques de gran tamaño deberían tener varias personas calificadas a bordo, sobre todo los que faenan en alta mar. También se indicó que se debería tener en cuenta el Convenio STCW-F, y los países europeos hicieron referencia a la Directiva 92/29/CEE del Consejo. Los buques muy grandes (o con grandes tripulaciones) podrían tener médicos a bordo. Sería útil impartir formación sobre la utilización de los servicios de consulta médica por radio.

La mayoría de los Estados (50) se mostraron contrarios a que se prevea en el convenio la posibilidad de que haya exclusiones. No obstante, algunos Estados propusieron exclusiones para los buques pequeños, las embarcaciones artesanales, los buques de propiedad familiar, los que faenan a 3 millas de la costa o en aguas territoriales, los que permanecen en el mar durante uno o dos días solamente o los que disponen de una pequeña tripulación a bordo. Se sugirió también que se precisara el requisito, añadiendo la frase «según proceda de acuerdo con la duración y la distancia de la travesía propuesta», y que el mismo se basase en una evaluación del riesgo.

La Oficina ha propuesto disposiciones que tienen en cuenta la gran mayoría de respuestas afirmativas a las preguntas B4, a), y b). El *punto 32* se basa en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), y en algunas disposiciones del Convenio sobre la protección de la salud y la asistencia médica (gente de mar), 1987 (núm. 164). Una nueva disposición se refiere al derecho a un tratamiento médico en tierra. Se ha añadido el *punto 33* para reforzar los requisitos aplicables a los buques que realicen viajes internacionales. Se han incluido también disposiciones más detalladas en las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación.

B5. CONTRATOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

¿Debería disponerse en el convenio que toda persona que trabaja a bordo de un buque pesquero debería tener un contrato de trabajo o de enroalamiento por escrito, con sujeción a las condiciones establecidas en las leyes y reglamentos nacionales? **P. B5, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 78. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 3. Australia, Bulgaria y Tailandia.

Organizaciones de empleadores: CCIAS (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otros: ICSF.

Otras respuestas

Gobierno: I. Alemania

Comentarios

Arabia Saudita, INS (Costa Rica), República Checa, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Mozambique, Noruega y Omán consideran que los contratos de trabajo servirían de referencia, facilitarían la solución de disputas y permitirían a los pescadores reclamar sus derechos.

Austria, Burundi, España, Indonesia, República Islámica del Irán, CCIAB (Líbano) y Omán consideran que en los contratos de trabajo por escrito deberían fijarse las condiciones de trabajo, los derechos y las obligaciones básicas de ambas partes.

Argelia. La pesca no debería excluirse de la legislación laboral.

Australia. La reglamentación de los contratos de trabajo no debería emprenderse atendiendo a las características de una profesión en particular. La legislación y/o los convenios de la OIT que se aplican a todas las profesiones son el medio más adecuado para este tipo de reglamentación.

Bahrein. Es preferible que todos los pescadores estén cubiertos por un seguro.

Brasil. En el Brasil, los contratos de trabajo deben registrarse en el Boletín de Trabajo y Bienestar Social, un documento oficial en el que se registra la totalidad de la vida laboral de los trabajadores.

Canadá. UFAWU-CAW: Preferiblemente debería existir un contrato colectivo.

Costa Rica. INS: Esto evitaría conflictos y facilitaría la solución de los mismos mediante la interpretación del contrato laboral.

Dinamarca. En lo que respecta a los Estados miembros de la UE, la Directiva 91/533/CEE del Consejo⁶ contempla este punto.

Egipto. De esta forma los pescadores obtendrían una reparación apropiada en caso de lesión o muerte.

Finlandia. Los contratos de trabajo o de enrolamiento de las personas que trabajan a bordo de un buque pesquero deberían ser conformes a los establecidos para los trabajadores asalariados en otros sectores. Esta cuestión también podría incluirse en la recomendación.

Grecia. En el contrato debería especificarse si sus estipulaciones se aplican a las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros realizando operaciones de navegación o a quienes llevan a cabo tareas de pesca propiamente dichas (esto es, quienes utilizan aparejos de pesca).

India. Este requisito debería imponerse únicamente a los buques que se dedican a la pesca de altura.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima indica que esto puede estar en conflicto con los contratos tradicionales, por ejemplo, con los contratos de trabajo en régimen de reparto. La HSA expresa su disconformidad.

Líbano. El contrato de trabajo o de enrolamiento por escrito debería redactarse claramente en un lenguaje comprensible para el trabajador.

CCIAS: Sería muy difícil supervisar el cumplimiento de esta obligación.

⁶ Véase el anexo II al presente informe.

FTUS: No se necesita ningún contrato por escrito, excepto en el caso de los pescadores extranjeros que trabajan para un empleador libanés.

Malasia. Sólo cuando se trata de buques pesqueros que operan en alta mar.

Malawi. Esto contribuiría a prevenir la explotación de los trabajadores, que suele darse allí donde predominan los contratos orales.

Namibia. No debería permitirse el trabajo temporal sin contrato.

Noruega. El principio básico es que el contrato permite que las reclamaciones sean legalmente ejecutables. Deberían tenerse en cuenta las disposiciones especiales del Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), relativas al importe de las participaciones y a los métodos adoptados para su cálculo.

Reino Unido. En el establecimiento de este requisito deberán tenerse en cuenta las disposiciones particulares que se aplican a los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto en la industria pesquera.

TUC: Esto se ajustaría a lo dispuesto en el artículo 4 del Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

Federación de Rusia. En el convenio debería incluirse una disposición sobre la responsabilidad de los empleadores que se nieguen a concertar convenios colectivos o contratos individuales de trabajo.

Suecia. Esta disposición sólo debería aplicarse a los empleados.

Tailandia. Todo contrato laboral es válido, ya sea oral o escrito.

Venezuela. En muchos países se violan los derechos del trabajador, y con un contrato se asegura el cumplimiento de las condiciones y leyes establecidas.

Zimbabwe. ZCTU: Siempre que existan mecanismos de supervisión.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): La autoridad competente debería velar por que dichos documentos reflejen los términos y condiciones de los convenios colectivos pertinentes y emprender medidas para promover la negociación de convenios colectivos.

ICMA. En gran parte de la industria pesquera el empleo se rige por condiciones tradicionales conocidas por todos los integrantes de esa comunidad tradicional. No obstante, dado que los buques pesqueros emplean cada vez más a personas foráneas a la comunidad tradicional, todas las personas empleadas en buques pesqueros deberían tener un contrato de trabajo por escrito.

ICSF. El contrato de trabajo por escrito sólo debería exigirse si las operaciones pesqueras se realizan en otras ZEE o en aguas de altura y sólo si existen categorías distintas de propietarios y trabajadores.

¿Deberían preverse en el convenio posibles exenciones de dicho requisito? P. B5, b)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 28. Argelia, Australia, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Canadá, República Checa, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, El Salvador, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Grecia, Hungría, India, Jamaica, Países Bajos,

Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia y Túnez.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM (Argentina), CAW-Canada (Canadá), FKSU (República de Corea), GTUWA (Egipto), CDT (Marruecos), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: PVIS (Países Bajos) e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 51. Arabia Saudita, Argentina, Bahrein, Belarús, Benin, Burundi, China, Croacia, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Francia, Guatemala, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Portugal, Rumania, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) NCTL (Tailandia) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia) e ICMA.

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Alemania, Austria y Bulgaria.

Comentarios

Irlanda. HSA está de acuerdo.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

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? **P. B5, c)**

Argelia, Argentina, CCUOMM (Argentina), Bangladesh, Brasil, Canadá, CAW-Canada (Canadá), Chipre, Costa Rica, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, USCIB (Estados Unidos), Filipinas, COHEP (Honduras), Ministerio de Agricultura y Pesca (Omán), Qatar, NATUC (Trinidad y Tabago) y Túnez proponen la exención de las embarcaciones pequeñas dedicadas a la pesca artesanal, costera o en pequeña escala y/o aquellas explotadas por el propietario y su familia.

Argentina. CAPeCA/CALAPA/CAPA: Las excepciones deberían establecerse por tipo de buque.

Australia. Observadores, científicos y estudiantes.

República Checa. Las personas que realizan tareas auxiliares durante períodos cortos.

República de Corea. En caso de que exista un convenio colectivo firmado por las organizaciones de empleadores y de trabajadores.

Costa Rica. INS propone que estén exentas las personas que representan los intereses del empleador, por ejemplo, los capitanes de los buques pesqueros.

Dinamarca. De conformidad con la Directiva 91/533/CEE del Consejo, los empleados con trabajos de muy corta duración.

Egipto. Los empleados estacionales y a tiempo parcial y las personas que trabajan a bordo de buques cuando están atracados en puerto.

Emiratos Arabes Unidos. Los buques dedicados a la investigación y a la protección de las pesquerías y las embarcaciones de ocio y de cruceros.

Estados Unidos. Buques comerciales de hasta 20 TB.

Filipinas. Los pescadores que trabajen en buques de pesca que operen en las zonas «C», «D» y «E».

Francia. MEDEF: Dependiendo de la existencia de un convenio colectivo que establezca las condiciones de empleo.

Grecia. Las personas que estén en proceso de formación.

Hungría. Los propietarios directos o indirectos del buque.

India. Las personas que trabajen en embarcaciones costeras con o sin motor de menos de 20 metros de eslora.

Irlanda. HSA propone excluir a las personas que trabajen a bordo de embarcaciones de las categorías «D» y «E».

Jamaica. Depende del tipo de operación. Debería existir un contrato tipo de corta duración para los ingenieros y los pescadores, entre otros.

Marruecos. CDT: Personas en período de formación.

Noruega. La Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca y la Asociación Noruega de Arrastreros proponen que quede exento el trabajo realizado durante las vacaciones y el trabajo llevado a cabo durante las «semanas laborales» contempladas en los planes de estudio de la enseñanza secundaria de primer ciclo.

Países Bajos. Pescadores que trabajen con arreglo al sistema de reparto.

Reino Unido. Los trabajadores con base en tierra que se enrolen de forma temporal en buques para realizar determinadas tareas, como la vigilancia de la pesca.

Federación de Rusia. Los directores de empresas embarcados en buques que pertenezcan a las mismas, las personas enviadas en misión a las zonas de operación y los pasajeros.

San Vicente y las Granadinas. Los trabajadores enrolados por un período de corta duración, los observadores y los investigadores.

Sri Lanka. UFFC: Los buques de las categorías «D» y «E».

Suecia. Las personas que trabajen durante menos de un mes.

Tailandia. ECOT: Personal educativo, observadores, etc.

Trinidad y Tabago. ECA: Los menores cuyo tutor posea o explote el buque en el que trabajen.

ICSF. Las personas enroladas en buques que salgan a pescar por períodos cortos o durante el día.

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 78. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de

Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 3. Australia, Hungría y Túnez.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia) y LEC (Letonia).

Organizaciones de trabajadores: Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia) y FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobierno: 1. Costa Rica.

Comentarios

Noruega y Suecia. La responsabilidad debería recaer sobre el Estado de abanderamiento, y las cuestiones deberían someterse a las instancias administrativas o tribunales del Estado de abanderamiento o del país de residencia del pescador. Los mecanismos generales accesibles a todos los trabajadores (por ejemplo, el acceso al arbitraje en ciertas circunstancias o a tribunales de trabajo) deberían considerarse en lo esencial equivalentes a cualquier mecanismo especial concebido en el contexto de este instrumento.

Arabia Saudita. Se debería informar al país de procedencia del pescador de las condiciones del contrato y del mecanismo de solución de conflictos en el Estado del empleador.

Argentina. Han de intervenir la autoridad laboral administrativa del trabajo y los juzgados nacionales o federales, según corresponda.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: No es necesario crear otros mecanismos o instancias distintas.

CGT: Esto debería estar estipulado en los convenios colectivos y en la legislación nacional aplicable.

Brasil. En el Brasil el Tribunal de Trabajo es competente a este respecto.

República de Corea. La autoridad competente podría mediar entre los empleadores y los trabajadores.

Costa Rica. INS responde afirmativamente y considera que, por tratarse de una labor que en la mayoría de los casos se realiza fuera del territorio del Estado de abanderamiento, se deberían dar facilidades especiales para la solución de los conflictos.

Dinamarca. No obstante, en el convenio debería establecerse que las reclamaciones relativas a los contratos sólo podrán presentarse ante una instancia administrativa o un tribunal del Estado de abanderamiento.

Ecuador. Mecanismos como la mediación, el arbitraje y la justicia administrativa o judicial.

Egipto. Los tribunales competentes para examinar los contratos laborales, así como las confederaciones de pescadores, los sindicatos y las compañías de seguros.

Eritrea. EFE: Mediadores.

España. En el contrato deberían especificarse los medios de solución de conflictos.

Estados Unidos. En los Estados Unidos existe un proceso que permite acudir a un tribunal civil para resolver un conflicto.

USCIB: Dichos mecanismos de solución de conflictos deberían definirse y figurar en el contrato de trabajo.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: En el caso de países pequeños no es necesario prever mecanismos especiales.

Fiji. No obstante, no todos los buques pesqueros pueden transportar personal encargado de resolver conflictos.

Filipinas. Los organismos gubernamentales competentes de los países cuyos ciudadanos o nacionales trabajen en buques pesqueros de bandera extranjera o registrados en el extranjero.

Finlandia. Los conflictos deberían solucionarse en los tribunales, de la misma forma que los demás conflictos laborales.

Ghana. MDU: La organización de trabajadores pertinente.

Hungría. A este respecto deberían aplicarse las normas del derecho internacional privado.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca expresa su disconformidad.

Líbano. FTUS: La tradición rige las relaciones entre los pescadores. En caso de conflicto, el arbitraje lo ejerce uno de ellos y la decisión es vinculante e irrevocable.

Malawi. El Gobierno expresa su conformidad con el establecimiento de mecanismos para la negociación colectiva, el diálogo social y la pronta resolución de conflictos conducentes al progreso económico y social.

Marruecos. CDT: Deberían existir órganos administrativos o laborales que ejerzan el arbitraje antes de que las quejas se sometan a los tribunales.

Mauricio. El recurso a los tribunales supondría una inversión excesiva de tiempo.

México. En México, la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje es competente a este respecto.

Namibia. Un representante sindical o un abogado.

NEF: Los tribunales laborales de distrito.

Panamá. APOM: Tribunales laborales marítimos para los buques de las categorías «A» y «B», así como garantías y asistencia legales.

Portugal. Organos con competencia general en materia de derecho laboral (cuerpo de inspectores de trabajo, tribunales de trabajo) y la autoridad marítima competente.

Federación de Rusia. En el convenio se debería establecer un sistema común de solución de conflictos laborales a bordo de buques, así como el grado de responsabilidad personal del propietario del buque y del empleador.

Sri Lanka. UFFC: En el convenio debería incluirse el derecho de asociación o de sindicación, sin el cual los pescadores no podrían solucionar los conflictos a título personal.

Tailandia. NCTL: Deberían poder recurrir al arbitraje o a los tribunales de trabajo.

Trinidad y Tabago. ECA: Esto sería especialmente útil para los trabajadores en alta mar que decidan resolver sus conflictos por sí mismos.

ICMA. Deberían tomarse en consideración mecanismos alternativos de solución de conflictos, ya que el alto costo de los procesos judiciales pueden impedir el acceso de los trabajadores a este remedio.

La gran mayoría de los Estados (78) respondió que en el convenio debería disponerse que toda persona que trabaja a bordo de buques pesqueros debería tener un contrato de trabajo o de enrolamiento por escrito, con sujeción a las leyes y reglamentos nacionales. Esto era necesario para la solución de conflictos y la definición de los derechos y responsabilidades de todas las partes. No obstante, muchos Estados indicaron que sus leyes y reglamentos nacionales ya establecían dichos requisitos para todos los trabajadores, incluidos los pescadores. Algunos Estados también se remitieron a los requisitos pertinentes de la Unión Europea (Directiva 91/533/CEE del Consejo). Unos pocos Estados señalaron que en sus países bastaba con un contrato oral, especialmente para las embarcaciones pequeñas o de pesca artesanal. Otros dijeron que la obligación de establecer un contrato por escrito sólo era necesaria en el caso de los buques dedicados a la pesca de altura. Un país afirmó que el principio básico era que el contrato permitía resolver jurídicamente cualquier reclamación.

Los Estados que se opusieron a la posible inclusión de exenciones (51) fueron casi el doble de los que se mostraron a favor (28). Las exenciones propuestas se referían a las siguientes categorías de personas: observadores, científicos, estudiantes (en especial, los que trabajan durante las vacaciones escolares o durante las «semanas de trabajo»), propietarios de buques y familiares directos de los mismos, capitanes de buques de pesca, directores de empresas, trabajadores estacionales o a tiempo parcial, pescadores a pequeña escala, trabajadores de la pesca artesanal y costera, pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto y aquellos que trabajan en virtud de un convenio colectivo que abarca a todos los empleados, y pescadores que trabajan en buques de menos de un determinado tamaño (por ejemplo, 20 m) o tonelaje (por ejemplo, 20 TB).

La gran mayoría de los Estados (78) estuvo de acuerdo en que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían tener acceso a mecanismos adecuados para la solución de conflictos referentes a su contrato de trabajo o de enrolamiento. Varios Estados indicaron que esto podía llevarse a cabo mediante los mecanismos de los que ya disponían otros trabajadores.

La Oficina toma nota de que la mayoría de los gobiernos estaba a favor de incluir una disposición que prevea que los pescadores deberían tener un contrato por escrito, y de que la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero estaba en general de acuerdo en que la norma debería disponer que debería haber un contrato, ya fuera un contrato de trabajo o un contrato de enrolamiento para los pescadores empleados, u otra forma de acuerdo entre el propietario del buque pesquero y los pescadores sujetos a un sistema de reparto. Las disposiciones que figuran en los *puntos 23 a 26* constituyen una versión resumida y modificada de las dispo-

siciones que figuran en el Convenio núm. 114. En el *punto 24, a)* se ha utilizado la palabra «conclusión» en lugar de «firma» para que haya una mayor flexibilidad. Algunos elementos del acuerdo de trabajo de los pescadores (que se basan, con algunas adiciones, en el artículo 6 del Convenio núm. 114) se han incluido en el anexo I a fin de aligerar el cuerpo del proyecto de convenio. Estas disposiciones se han modificado ligeramente para dejar claro que no se refieren sólo a los pescadores «empleados» sino a todos los pescadores (incluidos, por ejemplo, aquellos cuya remuneración se basa en el reparto de las capturas). La referencia al anexo en el *punto 25* hace que las disposiciones previstas en este *punto* sean obligatorias y formen parte integrante del convenio. Sobre la base de las respuestas recibidas, la Oficina añadió el *punto 27*, que dispone que todo buque pesquero debería llevar una lista de los pescadores que se encuentran a bordo (véase también el comentario sobre la pregunta C10).

B6. ALOJAMIENTO Y SUMINISTROS A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 81. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Armadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Gui-

nea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FKSU (República de Corea), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumania), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobierno: 1. Benin.

Comentarios

Australia. Se reconoce la importancia que estas cuestiones presentan para la seguridad y la salud de los trabajadores.

Mozambique. Está de acuerdo con objeto de asegurar un entorno de trabajo apropiado y prevenir los problemas de salud.

En caso afirmativo, ¿debería preverse la posibilidad de eximir del requisito relativo al alojamiento a algunas categorías de buques pesqueros? **P. B6, b)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 50. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Cuba, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Hungría, India, República Islámica del Irán, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Líbano, Malasia, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Armadores de Estonia, MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia),

TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 29. Australia, Bahrein, Belarús, Burundi, Costa Rica, Croacia, Ecuador, Egipto, Eritrea, España, Fiji, Grecia, Honduras, Irlanda, Islandia, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Nigeria, Nueva Zelanda, Omán, Rumania, Federación de Rusia, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Turquía y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: UFAWU-CAW (Canadá), PPDIV (Croacia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), NSU/NSF/DNMF (Noruega), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), USS (Suiza) y NCTL (Tailandia).

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Dinamarca, Indonesia y Kuwait.

Comentarios

Australia. La definición «alojamiento adecuado» debería hacer referencia a un concepto más amplio que el de «espacio para pernoctar». De esta forma se tendrían en cuenta las muy pequeñas embarcaciones pesqueras que no permanecen en el mar durante la noche, y que, por ende, no deben cumplir requisitos en materia de alojamiento.

Burundi. Es necesario prever un alojamiento en caso de mal tiempo.

Costa Rica. El INS está de acuerdo.

Mozambique. No todos los barcos pesqueros realizan actividades en la misma escala. Algunos barcos necesitan prever el alojamiento debido a la naturaleza de sus actividades, mientras que otros no.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

P. B6, c) *En caso afirmativo, sírvase indicar qué buques pesqueros podrían quedar exentos.*

En varias respuestas se indicó que los requisitos relativos al agua potable y a los alimentos se aplican a todos los buques.

Arabia Saudita, Argentina, Austria, Bélgica, CCE (Bélgica), Brasil, CGT (Brasil), Bulgaria, República Checa, GTUWA (Egipto), Estados Unidos, Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), SWTUF (Sudán), Suecia y EMCOZ (Zimbabwe) señalan que los buques que permanecen en el mar menos de un día o menos de 24 horas podrían quedar exentos. *Canadá, CAW-Canada (Canadá), Francia, Namibia, ICMA e ICSF* sugieren que los buques que sólo faenan durante el día queden exentos. *Hungría* sugiere un período de 11 horas. El *Japón* dice que sólo en caso de tratarse de un período corto.

Argelia, Bulgaria, CCIAB (Líbano), CNS Cartel Alfa (Rumania) y ZCTU (Zimbabwe) sugieren exceptuar a las pequeñas embarcaciones que permanecen en el mar durante períodos cortos. *Argelia, Brasil, Canadá, El Salvador, Jamaica, Mozambique, San Vicente y las Granadinas y Serbia y Montenegro* proponen que los buques dedicados a la pesca en pequeña escala y artesanal podrían quedar exentos.

En muchas respuestas se sugiere que los buques podrían quedar exentos en función de la zona de operaciones. *Brasil, China, Chipre, Costa Rica, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italia), Dirección Nacional de Pesca de Letonia, LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), Malasia, Países Bajos, PVIS (Países Bajos), APOM (Panamá) y Trinidad y Tabago* señalan que podrían quedar exentos los buques que faenan en la zona de operaciones «C»; *Benin, Brasil, Costa Rica, Chipre, Filipinas, MEDEF (Francia), Guatemala, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italia), Dirección Nacional de Pesca de Letonia, LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), CDT (Marruecos), Países Bajos, PVIS (Países Bajos), APOM (Panamá), Qatar, UFFC (Sri Lanka) y Suecia* señalan que podrían quedar exentos los buques que operan en la zona «D», y *Benin, Brasil, Chipre, Estonia, Filipinas, Guatemala, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italia), Dirección Nacional de Pesca de Letonia, LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), CDT (Marruecos), Myanmar, Países Bajos, PVIS (Países Bajos), APOM (Panamá), Qatar y UFFC (Sri Lanka)* sugieren exceptuar a los que operan en la zona «E». *Alemania, República Islámica del Irán, Italia, Túnez y Ucrania* sugieren que podrían quedar exentos los buques costeros.

En cierto número de respuestas se sugiere considerar el tamaño como factor determinante: Por ejemplo, *Dinamarca* dice que la legislación nacional no se aplica a los barcos de pesca de menos de 15 metros de eslora, por lo cual pueden admitirse desviaciones para los buques de menos de 24 metros y se estipulan disposiciones menos severas; *El Salvador* dice que las embarcaciones de pesca artesanal de menos de 10 metros de eslora podrían quedar exentas; *Letonia* y *Confcooperative (Italia)* sugieren que queden exentos los buques de menos de 12 metros de eslora; *NEF (Namibia)* indica los buques pesqueros de menos de 20 metros de eslora y menos de 100 TRB; *Panamá* señala que, de acuerdo con el Convenio núm. 126, los buques de pesca de menos de 75 TRB deberían quedar exentos. *Japón y Líbano* sugieren que se prevean exenciones en función de la eslora y el tonelaje del buque, así como del período de permanencia en el mar.

Estados Unidos y Finlandia sugieren utilizar el número de tripulantes como base para establecer exenciones.

República de Corea y FKSU (República de Corea) indican que podrían quedar exentos los buques existentes.

Emiratos Arabes Unidos. Las embarcaciones tradicionales, los buques de pesca costera y las embarcaciones que realizan excursiones o cruceros.

Francia. Podrían quedar exentos los buques pesqueros que se dedican a la pesca diaria y cuyas características técnicas no se prestan al acondicionamiento de un alojamiento.

Grecia. El convenio sólo debería abarcar los buques pesqueros que operan en aguas internacionales.

India. Todos los buques pesqueros que no están propulsados a motor y se dedican a la pesca diaria, generalmente en aguas territoriales.

Irlanda. No debería admitirse ninguna exención. En las recomendaciones formuladas en 1996 por el Grupo de Estudio sobre la Seguridad en los Buques Pesqueros y en 2001 por el Grupo de Trabajo sobre Formación y Empleo se sugiere que, mediante modificaciones legislativas y la aplicación del certificado de competencia (CDC), por ejemplo, a los buques de menos de 17 metros, puede alentarse a los patrones y a la tripulación a mejorar sus competencias. La Oficina de Inspección Marítima señala que las exenciones deberían admitirse en función de la antigüedad del buque, su naturaleza y ubicación. La HSA está de acuerdo y propone exenciones para los buques correspondientes a las categorías «D» y «E».

Líbano. FTUS: Podrían quedar exentos los buques que desarrollan sus actividades dentro de sus zonas locales a proximidad de los lugares de vivienda de los pescadores.

Omán. Podrían quedar exentos las pequeñas embarcaciones pesqueras de menos de 10 metros y los buques de pesca que desarrollan sus actividades durante unas horas diarias.

Portugal. Podrían quedar exentos los buques pesqueros que no se pueden adaptar debido a su estructura y por motivos de seguridad, dado que cualquier modificación alteraría la estabilidad del buque y, como consecuencia, su capacidad de funcionamiento.

Reino Unido. Los botes que sólo permanecen en el mar durante el día, las pequeñas embarcaciones y algunos buques construidos con anterioridad a determinadas fechas que tal vez no estén en condiciones de cumplir el requisito retrospectivamente.

Sierra Leona. SALFU: También deberían quedar exentas las pequeñas embarcaciones tripuladas por una sola persona.

Trinidad y Tabago. NATUC: Los buques no comerciales.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido) RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) indican que en algunos casos, debido a la duración del viaje, el requisito es superfluo, como también lo es en el caso de los buques de cubierta expuesta.

ICSF. Podrían quedar exentos los buques pesqueros que hacen viajes cortos o pescan de día, puesto que el alojamiento de la tripulación es fundamental para los viajes de tres días o más.

Casi todos los Estados (81) respondieron que se debería prever en el convenio que todos los buques pesqueros deberían tener alojamiento adecuado y suficientes alimentos y agua potable. No obstante, la mayoría (50 a favor y 29 en contra) apoyó la posibilidad de eximir a ciertas categorías de buques pesqueros del requisito relativo al alojamiento. Tales exenciones podrían basarse en: el tiempo transcurrido en el mar (un día como máximo), el tamaño del buque o la zona de operaciones. En varias respuestas se indicó, no obstante, que si bien podría haber exenciones en relación con el alojamiento, no debería haberlas en lo que respecta al requisito relativo a los alimentos y al agua.

Los puntos 29 a 31 recogen el apoyo de la gran mayoría de gobiernos a la inclusión de disposiciones sobre el alojamiento, los alimentos y el agua potable. En la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero también se expresó el apoyo a una disposición de esta índole. En dicha Reunión se propuso que se

enumeraran los objetivos generales en relación con el alojamiento y que las informaciones detalladas se incluyeran en la parte no obligatoria del instrumento en forma de directrices. Esto proporcionaría orientación a los constructores de buques para la construcción del área de alojamiento en los buques pesqueros.

Tomando nota de que el Convenio núm. 126 contiene disposiciones bastante detalladas, y de que en el Informe V (1) se señala que la legislación de muchos Estados aborda muchas de las cuestiones abarcadas en el Convenio núm. 126, aunque con menos detalle, la Oficina ha propuesto sólo disposiciones generales en los *puntos 29 a 31*. Sin embargo, la Oficina consideró que no estaba facultada para eliminar o convertir en simples orientaciones la amplia protección prevista en el Convenio núm. 126. Por ello, ha incluido en el anexo II de las conclusiones propuestas una versión un tanto simplificada de dicho Convenio. En ese anexo, la Oficina ha eliminado las referencias al arqueo pero ha conservado las referencias a la eslora del buque, teniendo en cuenta que a raíz de la entrada en vigor de la Convención Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, la forma más usual de medir la capacidad de los buques es mediante el «arqueo bruto» (TB) y no mediante el «tonelaje de registro bruto» (TRB), y que la Oficina no ha determinado ningún medio de convertir de forma directa y coherente el TRB en TB. La Conferencia tal vez estime oportuno observar que las disposiciones del Convenio núm. 126 son obligatorias sólo para los buques de eslora igual o superior a 24,4 metros (lo que representa un pequeño porcentaje de la flota pesquera mundial) y que en el caso de estos buques no se aplican algunas disposiciones a aquellos 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». En el anexo II se ha adoptado el mismo enfoque.

Habida cuenta de lo que precede, la Conferencia debería determinar el contenido del anexo II y decidir si debería o no ser obligatorio. La Oficina propone que la cuestión del alojamiento podría ser tratada por un grupo de trabajo que podría establecer la Comisión de la Conferencia⁷.

B7. TRIPULACIÓN DE LOS BUQUES PESQUEROS

¿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? **P. B7, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 79. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá,

⁷ Este grupo de trabajo podría tener también en cuenta la experiencia adquirida durante la elaboración del convenio refundido sobre el trabajo marítimo y las labores que están realizando la FAO, la OIT y la OMI para revisar 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.

República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CGS (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina) y ECOT (Tailandia).

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Indonesia, Japón y Tailandia.

Comentarios

Japón. Aprueba el requisito de que la tripulación sea suficiente y competente con respecto a la navegación, pero no en lo que se refiere a las operaciones de pesca.

Panamá. La formación profesional y los certificados de competencia deberían ser revisados, a fin de tener un solo criterio OIT/OMI y una norma madre en materia de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros.

En caso afirmativo, sírvase indicar qué buques pesqueros podrían quedar exentos. **P. B7, b)**

SOMU (Argentina), *Australia, Bahrein, Benin, Brasil, Bulgaria*, UFAWU-CAW (Canadá), *Cuba, Dinamarca, España*, USCIB (Estados Unidos), *Estonia, Fiji, Francia*, CSG (Gabón), SLIMPAG (Guinea), *Honduras, Hungría, Italia*, Confcooperative (Italia), *Jamaica, Líbano*, CCIAB (Líbano), *Malawi, Namibia*, NUNW (Namibia), *Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda*, PVIS (Países Bajos), *Portugal, Rumania*, CNS Cartel Alfa (Rumania), *Serbia y Montenegro*, Suecia, NATUC (Trinidad y Tabago), *Ucrania, Venezuela* e ICMA indicaron que no debería haber ninguna exención.

Burundi, Costa Rica, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Finlandia, San Vicente y las Granadinas y ZCTU (Zimbabwe) señalan que podrían quedar exentos los buques de pesca artesanal, familiares o de pequeñas dimensiones.

China, AGCI PESCA (Italia), *Letonia*, Dirección Nacional de Pesca y LEC (Letonia), *Malasia, Mauricio* y CDT (Marruecos) indican que podrían quedar exentos los buques que faenan en la zona «C»; *Chipre, Filipinas, Guatemala*, COHEP (Honduras), AGCI PESCA (Italia), *Letonia*, LEC (Letonia), *Mauricio*, APOM (Panamá), *Qatar*, UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y *Túnez* sugieren que podrían quedar exentos los buques que operan en la zona «D»; y *Chipre, Filipinas, Guatemala*, COHEP (Honduras), *Indonesia*, AGCI PESCA (Italia), *Letonia*, Dirección Nacional de Pesca y LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), *Mauricio, Omán*, APOM (Panamá), *Qatar*, UFFC (Sri Lanka) y NCTL (Tailandia) indican los buques que faenan en la zona de operaciones «E».

Para varios países el tamaño es el factor determinante: *Japón* sugiere exenciones en función del tonelaje; la *República de Corea* y FKSU (República de Corea) sugieren que se concedan exenciones a los buques de menos de 24 metros de eslora; el Ministerio de Agricultura y Pesca de *Omán* propone que queden exentas las pequeñas embarcaciones pesqueras de menos de 10 metros de eslora, y el *Reino Unido* sugiere que se aplique la exención a las embarcaciones pesqueras de menos de 15 metros de eslora.

Myanmar sugiere que podrían quedar exentos los buques pesqueros de aguas fluviales, mientras que la FKSU (República de Corea), *Emiratos Arabes Unidos, República Islámica del Irán, México y Suiza* proponen que sean los buques de pesca costera. La CGT (Brasil) sugiere que queden exentos los buques pesqueros con un radio de navegación pequeño.

Arabia Saudita. Los pequeños buques tradicionales que no permanecen más de un día en el mar.

Argentina. CAPeCA/CALAPA/CAPA: Es competencia de la autoridad marítima la determinación de las dotaciones de seguridad de la navegación, y es competencia del armador establecer las dotaciones de explotación o de operación pesquera.

Australia. En un entorno marítimo comercial, no debería haber exenciones en lo que respecta a los requisitos relativos a la competencia a los efectos de una navegación segura. Dado que en algunas legislaciones se limita la utilización de tripulación en la pesca con objeto de proteger la pesca y poner fin a una pesca excesiva, al elaborar las disposiciones de los nuevos instrumentos debería tenerse esto en cuenta a fin de evitar las incompatibilidades.

Brasil. Ningún buque debería quedar eximido de la obligación de poseer un documento emitido por la autoridad marítima nacional en el que se determine la tripulación mínima de seguridad.

Dinamarca. En principio debería haber siempre a bordo un capitán acreditado, sea cual fuere el tamaño del buque. Sin duda en los requisitos de formación debe tenerse en cuenta el tamaño y la zona de operación del buque. El convenio debería referirse al Convenio STCW-F.

Emiratos Arabes Unidos. Los buques pequeños, los buques de pesca que practican esta actividad con fines deportivos o recreativos, los buques dedicados a la investigación o a la protección de la pesca, y los buques dedicados a la pesca costera.

Estados Unidos. Las normas deberían elaborarse sobre la base de las dimensiones, la ruta y el número de tripulantes del buque. Debería disminuir el número de requisitos cuanto menor sea el tamaño de los buques y mayor la proximidad de las zonas de faena con respecto a la costa.

Grecia. La disposición debería comprender solamente a la tripulación cuyas tareas guarden relación con una navegación segura, y no con la pesca, puesto que ésta es una actividad económica.

Irlanda. El nivel de conocimientos y competencias debería ajustarse a la función del buque y a su zona de operación.

Mozambique. Podrían quedar exentos los grandes buques pesqueros que realizan actividades en gran escala.

Noruega. El Estado del pabellón tiene la responsabilidad de dotarse de una legislación en la que se exija a los armadores la garantía de que todos los buques pertenecientes a su jurisdicción tengan una tripulación suficientemente numerosa y competente. No obstante, las características particulares de los diversos tipos y tamaños de buques, las zonas de operaciones y el tiempo transcurrido en el mar son tan variados que es imposible establecer normas uniformes. Tratar de regular la dotación detalladamente y a escala internacional constituiría un obstáculo considerable para la ratificación. Por consiguiente, el convenio sólo debería contener las disposiciones de orden general indicadas en la pregunta B7, a). Además, si se establece un nivel de dotación suficiente, será muy difícil reforzar la dotación de los buques, puesto que el nivel mínimo tiende a convertirse en el máximo. Por último, sería preciso considerar la cuestión en relación con las horas de descanso y los reglamentos de prevención de accidentes, incluida la evaluación del riesgo.

Federación de Rusia y RPRRKh (Federación de Rusia). Los buques pesqueros con un motor de potencia inferior a 80 hp.

Tailandia. ECOT: Esta cuestión se debería dejar a la discreción de cada buque, si bien proporcionar una orientación podría ser útil.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), SALFU (Sierra Leona) y SWTUF (Sudán) proponen los buques pequeños y con un solo tripulante.

ICSF. Las embarcaciones de pesca con motor fuera de borda y sin motor y las que realicen viajes cortos o por el día.

Casi todos los Estados (79) coincidieron en que las disposiciones obligatorias deberían exigir que los buques pesqueros tengan tripulación suficiente y competente para garantizar la seguridad de la navegación y de las operaciones de pesca.

Se sugirió que en las exenciones se incluyesen los buques pequeños (por su eslora o tonelaje), las embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal, los buques pesqueros de explotación familiar, los buques que desarrollan su actividad en ríos o aguas continen-

tales, los dedicados a operaciones de pesca dentro de las tres millas desde la línea de base y los que faenan fuera de los límites de las aguas territoriales, las embarcaciones pequeñas y con un solo tripulante y los buques pesqueros que efectúan recorridos de corta duración o de un día. Varios Estados se opusieron a todas las exenciones.

Habida cuenta del número abrumador de respuestas afirmativas a la pregunta B7, a), y teniendo presentes las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, la Oficina ha redactado la disposición tal como figura en el *punto 21*. Esta disposición responsabiliza directamente a los propietarios de buques pesqueros pero no es demasiado prescriptiva.

B8. HORAS DE DESCANSO

¿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? **P. B8, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 79. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Armadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canadá y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri

Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 2. Arabia Saudita y Australia.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina) y USCIB (Estados Unidos).

Otras respuestas

Gobierno: 1. Costa Rica.

Organizaciones de trabajadores: FTUS (Líbano) y APOM (Panamá).

Comentarios

Argelia, UFAWU-CAW (Canadá), *España*, SLIMAPG (Guinea), *Indonesia*, *Irlanda*, *Líbano*, *Malasia*, *Mozambique*, *Nigeria*, TUC (Reino Unido), *Trinidad y Tabago*, *Venezuela*, ICMA e IMHA indican que este aspecto reviste importancia debido a la repercusión de la fatiga en la salud y la seguridad, en particular por lo que respecta a la seguridad en la navegación. Varias organizaciones de trabajadores — CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) — señalan también que la fatiga constituye un importante factor causal del elevado nivel de siniestros y accidentes del trabajo.

Canadá, CAW-Canada (Canadá), EFE (Eritrea), *Estados Unidos*, *Jamaica*, *Japón*, COHEP (Honduras), FTUS (Líbano), SWTUF (Sudán) y *Túnez* señalan en general que cualquier directriz tendría que variar por varias razones (por ejemplo, el nivel de dificultad del trabajo en el mar o el tiempo, la duración de la temporada de pesca, el tipo de operación pesquera, la ruta del buque, el tamaño de las embarcaciones, el tonelaje, el tiempo transcurrido en el mar o el número de personas a bordo). Por ende, es menester que haya flexibilidad o que se prevean exenciones.

Dinamarca, *Irlanda*, *Noruega*, *Países Bajos*, PVIS (Países Bajos) y *Reino Unido* señalan a la atención la Directiva 2000/34/CE de la UE⁸ e indican que la norma de la OIT no debería discrepar con la misma. *Dinamarca* e *Italia* también se refieren al Convenio núm. 180. *Nueva Zelandia* sugiere que tales disposiciones deberían concordar con el Convenio STCW-F.

APOM (Panamá) y *Qatar* señalan que estas cuestiones se establecen en los contratos de trabajo, y la *India* indica que la compañía naviera o el capitán puede decidir el período mínimo de descanso.

⁸ Véase el anexo II al presente informe.

Federación de Rusia, RPRRKh (Federación de Rusia) y NUNW (Namibia) señalan que las horas de descanso no deberían ser inferiores a ocho por día o por período de 24 horas.

Arabia Saudita. No sería adecuado establecer períodos de descanso obligatorios pues este tipo de actividad difiere del trabajo en los puertos debido a consideraciones relativas a la temporada de pesca, las zonas en las que se permite pescar o la duración de la licencia de pesca de la embarcación.

Argentina. Debería preverse un promedio de 48 horas semanales de trabajo durante un período de 12 meses. Las horas de descanso no deberían dividirse en más de dos períodos y uno de ellos debería ser de por lo menos seis horas.

Australia. Si se incluye una disposición de este tipo, debería agregarse el término «cuando corresponda», pues no todos los buques pesqueros necesariamente trabajan períodos de tiempo prolongados, y no todo el personal de pesca es apto para desempeñar las mismas funciones. Si bien la fatiga puede constituir un factor de riesgo en los buques pesqueros, en especial en los que realizan recorridos largos, este aspecto debería abordarse aplicando el deber de diligencia en materia de salud y seguridad en el trabajo.

Bahrein. Según el tiempo pasado en el mar, el lapso mínimo de descanso debería contarse en días si se trata de un viaje prolongado, y en horas si se trata de un viaje por el día.

Burundi. El período de descanso debería ser dos días a la semana para los diversos tipos de pesca (tradicional, artesanal, semiindustrial).

República de Corea. La jornada de trabajo debería limitarse a 12 horas. Los períodos mínimos de descanso deberían abarcar al menos seis horas consecutivas por cada período de 24 horas.

Costa Rica. INS: Está de acuerdo y sostiene que deberían establecerse jornadas de trabajo que no superen las 12 horas diarias, con una hora y media de descanso para ingerir alimentos.

Emiratos Arabes Unidos. Los pescadores deberían gozar de diez horas de descanso al día, divididas en dos partes durante los períodos de pesca.

Estados Unidos. USCIB: El carácter de la pesca a menudo exige que las personas trabajen en horas de trabajo que no son las habituales cuando se localiza y/o desembarca el pescado. Las operaciones de pesca más grandes generalmente cuentan con un número suficiente de trabajadores para poder respetar las pausas programadas, pero las operaciones medianas o pequeñas con frecuencia deben trabajar en función de la disponibilidad de recursos.

Estonia. Los períodos mínimos de descanso deberían ser similares a los de otras categorías de trabajadores, y se deberían tener en cuenta las correspondientes diferencias.

Fiji. Hace referencia a la cuestión del control.

Filipinas. Véase el comentario a la pregunta C7, b).

Japón. JSU: Las horas de descanso no deberían ser tan excesivas que dificulten las operaciones.

Marruecos. CDT: Esto debería establecerse en función de la legislación laboral aplicable a otros sectores. El derecho a vacaciones debería tener en cuenta la peculiaridad del sector en cuestión.

Namibia. Sugiere un máximo de 11 horas de trabajo.

NEF: Debería establecerse un número específico total de horas de descanso y de horas de descanso consecutivas dentro de un período de 48 horas.

Omán. Períodos de ocho horas de trabajo con una pausa de 30 minutos cada seis horas de trabajo.

Portugal. En Portugal el descanso diario durante el trabajo pesquero no puede ser inferior a ocho horas, seis de las cuales deben ser consecutivas. Los menores cuentan con períodos de descanso más prolongados. Toda la gente de mar tiene derecho a un día de descanso a la semana, que en principio debería ser un domingo; por cada día de descanso pasado en el mar, los navegantes tienen derecho a un día libre al llegar al puerto o agregado a su licencia. Incluso se les puede conceder el derecho a un medio día suplementario o a un día entero de descanso.

Sri Lanka. UFFC: Se debería tomar nota de los períodos de descanso entre viajes, con exclusión del reequipamiento y mantenimiento del buque.

ICMA. Habida cuenta de que la remuneración de la tripulación se realiza habitualmente mediante un sistema de reparto, el personal está motivado para trabajar mucho más allá de los límites de seguridad. Así pues, se debería establecer un mínimo de horas de descanso y un máximo de horas de trabajo, cuyos límites deberían fijarse teniendo en cuenta la fatiga. Por ejemplo, podría haber un período máximo de trabajo en un lapso de 24 horas y períodos de descanso entre lances.

ICSF. Siempre y cuando se trate de operaciones de pesca que no permiten ningún descanso (por ejemplo, la pesca con palangre, con arrastre, etc.).

Casi todos los Estados (79) estuvieron de acuerdo en que en el convenio se debería disponer que se establecerán períodos mínimos de descanso de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales con objeto de luchar contra la fatiga excesiva y por razones generales de salud. No obstante, se registraron opiniones divergentes sobre los requisitos específicos posibles. Se hizo referencia a la Directiva 2000/34/CE de la UE, al Convenio STCW-F y al Convenio núm. 180.

Habida cuenta del número abrumador de respuestas afirmativas a esta pregunta, y teniendo presentes las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, la Oficina ha propuesto una disposición en el *punto 22* bajo el epígrafe «dotación y horas de descanso», en la que se establece que corresponde a los propietarios de buques pesqueros asegurarse de que los pescadores gocen de períodos de descanso con una frecuencia y una duración suficientes para poder desempeñar sus tareas preservando su seguridad y su salud.

B9. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 80. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados

Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Organización de empleadores: CCIAS (Líbano).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Costa Rica y República Árabe Siria.

Comentarios

Arabia Saudita, Argentina, Burundi, Costa Rica, PPDIV (Croacia), Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Mozambique, Omán, Portugal y Zimbabwe aluden a los peligros o riesgos que entraña el sector pesquero y a la importancia de abordar esos riesgos. Varias organizaciones de trabajadores — CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona) — indican que esto es fundamental para la industria pesquera, a la que la OIT ha clasificado como industria peligrosa.

Australia y México señalan que la legislación relativa a la seguridad y salud en el trabajo que rige para los demás trabajadores es aplicable a los pescadores. Australia también dice que los nuevos instrumentos deberían tener en cuenta el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155).

Argentina. CAPECA/CALAPA/CAPA: Debe aplicarse el régimen de seguridad y salud en el trabajo vigente para todos los trabajadores con algunas precisiones respecto de la pesca, habida cuenta de sus características específicas.

Bahrein. El personal de la industria pesquera debería estar familiarizado con las condiciones en el mar y saber nadar.

Bangladesh. La legislación nacional debería incluir disposiciones relativas al tratamiento y a la indemnización.

Brasil. El instrumento debería prever el uso de equipamiento de protección individual y colectivo, y contener otras disposiciones sobre prevención de accidentes, mantenimiento de las embarcaciones y equipo de salvamento.

Canadá. UFAWU-CAW: Debería haber representantes de los trabajadores en tierra.

Dinamarca. Dinamarca ha adoptado tanto disposiciones específicas relativas a la seguridad y salud en el trabajo de los pescadores como disposiciones y planes de acción en esta materia aplicables a los pescadores. Como parte de la aplicación de la Directiva 93/103/CE del Consejo⁹ instituyó un Consejo Sanitario del Trabajo en el sector de la pesca.

Honduras. COHEP: Manifiesta su preocupación por los pescadores artesanales que, en algunos casos, no cotizan a la seguridad social y no trabajan con condiciones mínimas de seguridad.

Jamaica. Las normas deberían variar en función del tipo de pesca realizada.

Japón. Los trabajadores de la pesca deberían gozar de la misma protección que gozan los trabajadores a bordo de embarcaciones comerciales. Cabe estipular disposiciones mínimas en el convenio y ampliar detalles en la recomendación para que cada Estado adopte medidas que se adapten a su situación en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Líbano. Es preciso que en el convenio se mencionen algunos requisitos, como el de proveer ropa y calzado de protección, mientras que en la recomendación pueden incluirse más detalles.

CCIAS: Una disposición de este tipo complicaría más el trabajo de la tripulación y sería difícil realizar un seguimiento de su aplicación.

Malasia. Se debería excluir a los buques pesqueros a cargo de su propietario.

Países Bajos. Este requisito debería coincidir con las Directivas 93/103/CE y 97/70/CE del Consejo (véase la Directiva 1999/19/CE de la Comisión)¹⁰.

Federación de Rusia. Debería abarcar a todos los miembros de la tripulación sin excepción.

Sri Lanka. UFFC: Se debería eximir a los buques de las categorías «D» y «E».

ICMA. Las disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo no deberían socavar los derechos de los que gozan los pescadores en relación con el mantenimiento y la cura, lo cual quiere decir que las prestaciones relativas a la atención de salud no deberían limitarse a lesiones y enfermedades profesionales.

^{9, 10} Véase el anexo II al presente informe.

ICSF. Está de acuerdo, según la naturaleza de las operaciones de pesca y el tipo de caladero.

IMHA. Las disposiciones nacionales no deberían excluir a la industria marítima ni a los buques pequeños de algunas disposiciones, por ejemplo, medidas preventivas para quienes están expuestos al ruido, condiciones básicas en materia de alojamiento, alimentos y salubridad, posibilidad de que se realicen inspecciones en los puertos, construcción de buques, equipos de seguridad, etc.

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: **P. B9, b)**

— *ampliación de las disposiciones generales sobre seguridad y salud en el trabajo;*

Gobiernos: 8. Argelia, Austria, Cuba, Emiratos Arabes Unidos, Hungría, Indonesia, México y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: NEF (Namibia) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CSG (Gabón), NSU/NSF/DNMF (Noruega) y Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal).

— *ampliación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo;*

Gobiernos: 13. Estonia, Hungría, India, Indonesia, Italia, Líbano, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Qatar, Suiza y Turquía.

Organizaciones de empleadores: ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial (Estonia), CSG (Gabón), ASI (Islandia), NUNW (Namibia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: ICMA.

— *disposiciones específicas sobre el trabajo a bordo de los buques pesqueros;*

Gobiernos: 24. Argentina, Bangladesh, Brasil, Burundi, Chipre, República de Corea, Cuba, Eritrea, España, Francia, Guatemala, India, Indonesia, Islandia, Jamaica, Líbano, Mozambique, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Rumania, República Arabe Siria, Tailandia y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), CCIAB y CCIAS (Líbano).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka) y NCTL (Tailandia).

Otros: PVIS (Países Bajos) e ICSF.

— *una combinación de las posibilidades anteriores?*

Gobiernos: 57. Alemania, Arabia Saudita, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Grecia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malawi, Mauricio, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelandia, Omán, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán) y USS (Suiza).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia).

Comentarios

Bélgica, Egipto, Eritrea, Gabón y Jamaica señalan la importancia de contar con al menos determinadas disposiciones que aborden las cuestiones específicas en materia de seguridad y salud en el trabajo en el sector pesquero.

Arabia Saudita. Debido al carácter dual del trabajo en la industria pesquera local (artesanal e industrial), sería necesario establecer dos conjuntos separados de reglas en materia de seguri-

dad y salud en el trabajo, y que se tuvieran debidamente en cuenta los elementos, equipamiento y condiciones de trabajo de cada sector.

Argentina. Se debería contar con inspectores estatales altamente capacitados en la materia.

CCUOMM: Las disposiciones deberían tener como mínimo el mismo nivel que las relativas al trabajo marítimo.

SOMU: Como normalmente la legislación del trabajo es genérica, se deberían incluir disposiciones específicas en materia de trabajo en el sector pesquero y marítimo, armonizadas con la normativa específica respecto de esos ámbitos.

Australia. No sería correcto que una norma de la OIT prescribiese qué disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo deberían aplicarse a los buques pesqueros.

Costa Rica. El INS está a favor de una combinación de las posibilidades mencionadas e indica que Costa Rica ha ratificado los Convenios núms. 16, 112, 113 y 114 de la OIT, así como el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), el Convenio sobre el trabajo portuario, 1973 (núm. 137), y el Convenio sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (núm. 145), y que todos ellos de una u otra forma tienen que ver con el trabajo en el mar.

Cuba. Esto puede hacerse a través de convenios colectivos.

España. Las peculiaridades en el desarrollo de la actividad pesquera son tan importantes que, sin lugar a dudas, requieren un tratamiento especial, y es insuficiente e insatisfactorio el intento de trasladar sin más las disposiciones genéricas de seguridad al sector.

Honduras. COHEP: Deben aplicarse las disposiciones generales sobre seguridad y salud en el trabajo, con las modificaciones contenidas en las normas especiales referidas al trabajo marítimo (personal embarcado), y aquellas sólo aplicables al trabajo a bordo de buques pesqueros, por tener éstos características especiales.

India. Deberían estipularse disposiciones por separado puesto que la protección debe ser específica para la ubicación y la embarcación de que se trate.

Japón. Las disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo generales o específicas del sector marítimo deberían ser aplicables a los buques pesqueros de cierta categoría.

Libano. Esto podría realizarse mediante directrices.

Malawi. A fin de que no quede ninguna laguna que podría ser utilizada por empleadores sin escrúpulos para explotar a los trabajadores.

Noruega. Todos los trabajadores del sector pesquero están cubiertos por las disposiciones del país en materia de entorno laboral y seguridad y salud en el trabajo. Son las mismas que rigen para la gente de mar y son aplicables a todos los buques matriculados en Noruega.

Reino Unido. La mayoría de las disposiciones marítimas en materia de salud y seguridad en el trabajo ya son aplicables a los trabajadores de los buques pesqueros del Reino Unido.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Se deberían tener en cuenta las características peculiares de la industria, lo que implica adoptar disposiciones relativas específicamente a los buques pesqueros. Estas disposiciones deberían ser, por lo menos, del mismo nivel que las que rigen en tierra.

Casi todos los Estados (80) coincidieron en que en el convenio se debería prever que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían estar protegidas por disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo en vista de la naturaleza peligrosa de la pesca y de la elevada tasa de lesiones y mortalidad en el sector. La mayoría (57) estuvo de acuerdo en que esto podría lograrse mediante una combinación de la ampliación de las disposiciones generales sobre seguridad y salud en el trabajo y de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo para aplicarlas a la pesca y, lo más importante, disposiciones específicas con respecto al trabajo a bordo de buques pesqueros.

Unos pocos Estados dijeron que el convenio debería concordar con los requisitos establecidos por la UE, en particular, las Directivas 93/103/CE y 97/70/CE del Consejo. También se señaló a la atención el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155). Algunos Estados se mostraron a favor de que se excluyera el trabajo en determinados buques (por ejemplo, los que faenan dentro de las tres millas desde la línea de base o en aguas continentales), pero la mayoría era partidaria de que las disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo fueran aplicables a todos los buques.

Dado que la gran mayoría de gobiernos respondió afirmativamente a la pregunta B9, a), la Oficina ha propuesto la disposición que figura en el *punto 34*, cuyo objetivo es garantizar que los Miembros adopten medidas en relación con los aspectos principales de la seguridad y la salud en el trabajo. Se proporciona una mayor orientación sobre esta cuestión en las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación.

B10. SEGURIDAD SOCIAL

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 77. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 3. Benin, Kuwait y Tailandia.

Organizaciones de empleadores: Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Costa Rica y Trinidad y Tabago.

Comentarios

Bahrein, Benin, Costa Rica, Egipto, Eritrea, España, India, Mauricio, Mozambique, San Vicente y las Granadinas y Túnez señalan en general la importancia de proporcionar este tipo de cobertura debido al carácter o los peligros que entraña la profesión. El NCTL (Tailandia) dice que deberían existir prestaciones de seguridad social para el caso de lesiones o fallecimiento. *España y Tailandia* señalan que algunas prestaciones de los pescadores requerirían un método específico de procesamiento, por ejemplo, la prestación de desempleo, la prestación de vejez, la prestación en caso de accidente del trabajo y la prestación de sobrevivientes.

Los *Emiratos Arabes Unidos, Irlanda, Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega) y Qatar* señalan que puesto que a los pescadores se los suele considerar «trabajadores independientes» (debido al sistema de reparto de la captura), pueden quedar excluidos de ciertas prestaciones.

Finlandia, México, NEF (Namibia), Omán, Países Bajos e ICMA señalan que la protección de los pescadores debería coincidir con la protección que se brinda a los demás trabajadores.

Australia. Las personas que tienen un visado temporario no gozan de prestaciones de seguridad social financiadas por el Estado. Podría incluirse una disposición genérica relativa a la seguridad social. No obstante, la nueva norma no debería estar en contradicción con el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102).

Dinamarca. En el convenio se deberían estipular claramente las responsabilidades del Estado del pabellón y del Estado de residencia.

Estados Unidos. USCIB: El convenio no debería prever ninguna prestación de seguridad social para los pescadores con la que no cuenten los demás trabajadores, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Además, los pescadores deben cumplir las mismas condiciones de admisión que los demás trabajadores del sistema nacional.

Francia. El convenio debería prever el mismo grado de protección del que gozan otros marinos.

MEDEF: Siempre y cuando se cuente de todas maneras con un régimen de seguridad social específico.

Honduras. COHEP: Está de acuerdo en cuanto a las prestaciones básicas, pero indica que deben considerarse las características particulares de la actividad pesquera y sus diferentes modalidades.

Japón. Se debería tener especialmente en cuenta las particularidades del sector pesquero; por ejemplo, puesto que se supone que los trabajadores a bordo de buques de pesca que no operan todo el año quedarán desempleados en determinados períodos del año, no corresponde aplicar la prestación de desempleo de la misma forma que se aplica a los trabajadores ordinarios.

Kuwait. En Kuwait ciertas leyes se limitan sólo a los nacionales.

Líbano. Los derechos de la gente de mar en materia de seguridad social están estipulados en el Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946 (núm. 71), y el Convenio núm. 147. En el convenio debería incluirse el principio de igualdad entre los pescadores y los demás trabajadores.

Namibia. Todos los trabajadores deberían estar cubiertos por la seguridad social, independientemente de su nacionalidad.

Noruega. Noruega cuenta con un sistema especial para los pescadores en relación con la seguridad social, financiado mediante un derecho aplicado al producto. Respalda los esfuerzos internacionales para ampliar las prestaciones de seguridad social a los pescadores, pero cree que el método de financiación de dichas prestaciones debería dejarse a criterio de la legislación nacional.

Panamá. Por lo que respecta a las tripulaciones del extranjero que trabajan en buques panameños, el propietario tiene la responsabilidad de proveer un seguro de salud privado a la tripulación (P&I Clubs).

Reino Unido. Los pescadores residentes en el Reino Unido que gozan de la misma categoría que un asalariado en la legislación nacional deberían gozar de la misma protección que los asalariados de otros sectores, y aquellos cuya categoría es la de pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto o de trabajadores independientes deberían gozar de la misma protección que los trabajadores independientes que trabajan en el territorio. Los pescadores del Reino Unido que trabajan con arreglo al régimen también gozan de la cobertura de una prestación de desempleo de la que en general no disponen otros trabajadores independientes.

TUC: Se debería otorgar protección a los pescadores que trabajan con arreglo al régimen de reparto, en particular en relación con las prestaciones por accidentes.

Federación de Rusia. En el convenio de debería incluir una disposición sobre seguridad social para miembros de la tripulación de buques con un segundo registro o arrendados por propietarios de buques/empleadores.

Suiza. Suiza cuenta con disposiciones específicas para los pescadores en alta mar, que figuran en los convenios bilaterales relativos a la seguridad social aplicables sólo a los nacionales de Suiza y al Estado contratante.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): De lo contrario se estaría discriminando a un grupo de trabajadores especialmente vulnerables.

ICSF. En Kerala (India), los pescadores tienen derecho a la seguridad social, mientras que otros trabajadores (a excepción de unos pocos) no gozan de ese derecho. En consecuencia, es importante proteger las medidas ya existentes para el sector pesquero en materia de seguridad social.

¿Debería preverse en el convenio que estas prestaciones podrían ampliarse de forma progresiva?

P. B10, b)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 61. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Burundi, Canadá, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malawi, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), CCIAS (Líbano), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), SLIMAPG (Guinea), ASI (Islandia), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc y ZZMiR (Polonia), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 16. Bahrein, Brasil, Bulgaria, República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Islandia. Italia, México, Nigeria, Países Bajos, Qatar, San Vicente y las Granadinas, Suecia y Tailandia.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NSU/NSF/DNMF (Noruega), APOM (Panamá), PSU (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), SALFU (Sierra Leona) y NCTL (Tailandia).

Otros: Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICMA.

Otras respuestas

Gobiernos: 5. Austria, Costa Rica, Noruega, Reino Unido y Trinidad y Tabago.

Organización de empleadores: MEDEF (Francia).

Comentarios

CCUOMM (Argentina), *Bahrein* y *Burundi* se refieren a la necesidad de ofrecer prestaciones para casos de desempleo debido a decisiones de la dirección de las empresas pesqueras o a la introducción de nuevas tecnologías.

El Salvador y la *India* señalan que dicha disposición es importante para que se avanzara en relación con los pescadores artesanales o a pequeña escala.

Argentina. Las prestaciones deberían tener carácter universal y ser iguales para todas las actividades.

CCUOMM: Se debería tener especialmente en cuenta la posibilidad de acceder a las prestaciones de jubilación y/o pensión a una edad más temprana.

Australia. Sin embargo, ello no debería ser obligatorio.

Filipinas. La concesión de salarios ideales, prestaciones y demás emolumentos a los trabajadores de los buques pesqueros en general depende del nivel de desarrollo industrial del Estado del pabellón, o del propietario.

Finlandia. Esas personas deberían gozar automáticamente del derecho a la misma protección que cualquier otro trabajador, mientras que estos derechos no deberían exceder a los de otros colectivos en el marco de la seguridad social establecido por la ley.

Francia. A fin de tener en cuenta la situación de los países menos desarrollados en el área de la seguridad social, en el convenio se debería disponer una ampliación progresiva de las prestaciones y de la protección en relación con los diferentes riesgos y ramas de la seguridad social, comenzando por los accidentes de trabajo en el sector marítimo.

Gabón. CSG: El convenio debería disponer que los Estados han de garantizar que no haya discriminación entre trabajadores en relación con la cobertura de la seguridad social, incluida la gente de mar.

Honduras. COHEP: Hay que considerar las características y posibilidades propias de cada país.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

Malawi. Con el fin de incluir nuevos elementos que se planteen en el marco de la relación de trabajo, por ejemplo, cuestiones relacionadas con el VIH/SIDA.

Noruega. El uso de la frase «ampliarse de forma progresiva» no es lo suficientemente claro. Es fundamental que los pescadores conozcan en todo momento la cobertura que les corresponde y que las prestaciones se administren de forma justa y eficaz.

Omán. Si estas prestaciones no pueden proporcionarse todas al mismo tiempo, se podrían aplicar progresivamente hasta alcanzar el nivel más alto posible, dependiendo de los deseos y las circunstancias imperantes en el Estado ratificante.

Panamá. Siempre y cuando los trabajadores pertenezcan a la categoría de gente de mar que trabaja en buques pesqueros.

Reino Unido. La expresión «ampliarse de forma progresiva» no es clara. No debería haber una gama limitada de prestaciones a disposición de los trabajadores sólo porque pertenecen a la categoría de pescadores o trabajan con arreglo al régimen de reparto.

TUC: La ampliación progresiva en una etapa inicial debería depender de la cobertura de una franja o franjas limitadas de la fuerza de trabajo en el sector, o de la cobertura universal limitada que luego debería ampliarse. Lo primero iría en contra de la necesidad de una cobertura de seguridad social básica para todos los trabajadores como componente fundamental del trabajo decente, y lo segundo podría llegar a oponerse a ello.

Suecia. Las cuestiones relativas a la cobertura y al alcance de la seguridad social de preferencia deberían regularse en los convenios sobre seguridad social.

Túnez. Esto es necesario debido a las diferencias estructurales entre las diferentes categorías de pescadores y su capacidad para pagar cotizaciones de protección social.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido) y SALFU (Sierra Leona): Dado el carácter de la industria pesquera, hay razones de más para mejorar las prestaciones de que disfrutaban los trabajadores en tierra; en otras palabras, se debería discriminar positivamente a la pesca, dado el carácter peligroso de esta profesión.

ICMA. Todos deberían estar cubiertos desde el principio.

ICSF. Se deberían tener en cuenta las prácticas nacionales óptimas.

¿Debería preverse en el convenio la posible exención de determinadas categorías de personas que trabajan a bordo de buques pesqueros? **P. B10, c)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 18. Arabia Saudita, Australia, Chipre, República de Corea, Estados Unidos, Estonia, India, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Portugal, República Árabe Siria, Suecia y Ucrania.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia) y LEC (Letonia).

Organizaciones de trabajadores: UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), PSU (Polonia), SALFU (Sierra Leona) y UFFC (Sri Lanka).

Otros: PVIS (Países Bajos) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 58. Alemania, Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Letonia, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Omán, Panamá, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), PPDIV (Croacia), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia) e ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Austria, Costa Rica, Dinamarca, Qatar, Reino Unido y Trinidad y Tabago.

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Costa Rica. El INS no está de acuerdo.

Estados Unidos. USCIB: Esto debería depender de las circunstancias de los países y debería permitirse en el momento en que el país ratifica el convenio.

Francia. El Gobierno no concibe ninguna exención posible. Si las personas que trabajan a bordo de un buque pesquero participan en su navegación y operación, constituyen gente de mar.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca está de acuerdo.

En caso afirmativo, ¿qué categorías de personas podrían estar exentas? P. B10, d)

Hubo dos conjuntos generales de respuestas a esta pregunta: en un caso se hace referencia a la nacionalidad o el lugar de residencia de los pescadores, y en el otro se hace alusión a las funciones desempeñadas a bordo.

Nacionalidad/lugar de residencia

República de Corea, FKSU (República de Corea), Líbano y Nueva Zelandia hacen referencia a la gente de mar extranjera empleada en buques del Estado del pabellón.

Noruega y Suecia. Debería eximirse a las personas que no son nacionales ni residentes permanentes del Estado ratificante. Dichos pescadores deberían estar cubiertos por regímenes de seguridad social en su país de residencia o por un plan de seguro obligatorio para el período en el que trabajan a bordo, pagado por los propietarios del buque.

Australia. Los australianos no residentes que trabajan en buques pesqueros no podrían aspirar a prestaciones de seguridad social financiadas por el Estado. Sin embargo, tendrían derecho a esas prestaciones, que forman parte de sus condiciones de empleo.

Estados Unidos. Las exenciones han de basarse en la situación del trabajador en materia de inmigración. En los Estados Unidos están exentos los empleados autorizados a trabajar y en posesión de determinadas categorías de visados y los estudiantes.

Estonia y ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia). Se pueden considerar exenciones en los siguientes casos: cuando los trabajadores están cubiertos por un seguro social y gozan de atención médica en su país de residencia, cuando en el país de residencia no existe un sistema de seguridad social pero la persona cuenta con un contrato privado de seguro social, o cuando en los países de que se trata se cuenta con diferentes clases de seguros.

Portugal. Los trabajadores empleados a bordo de buques pesqueros extranjeros, cuando están cubiertos por el sistema de seguridad social del país de origen de las empresas de que se trate.

Reino Unido. El Reino Unido no estaría de acuerdo en que un Miembro sea responsable del pago de las prestaciones de seguridad social a aquellos pescadores o pescadores remunerados a la parte que navegan en sus buques registrados, que no están domiciliados ni residen en su territorio y que, por consiguiente, no cotizan al plan o sistema de ese país. El Reino Unido tampoco estaría a favor de un sistema que exigiera que un Estado Miembro cobrara sus cotizaciones de seguridad social con miras a asumir la responsabilidad y las competencias del pago de cualquier derecho a prestación de seguridad social que pudiese surgirle para con los pescadores que residen en el territorio de otro Miembro, a menos que un convenio bilateral vigente sobre seguridad social entre los Estados Miembros interesados incluyera una disposición específica en relación con este punto sobre una base de reciprocidad.

TUC: Si bien se reconocen los aspectos complejos de garantizar la cobertura de seguridad social para los trabajadores de buques nacionales o de diversas nacionalidades que trabajan a bordo de buques con pabellón de otro Estado y que operan dentro o fuera de las aguas de ese

Estado, o de personas de diversas nacionalidades que trabajan en barcos con pabellón de conveniencia, el convenio debe apuntar a garantizar la cobertura de seguridad social básica para todas las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros.

ICMA. Los trabajadores extranjeros no residentes que no cuentan con oportunidades concretas de contar con prestaciones de seguridad social no deberían pagar para incorporarse al sistema.

Funciones desempeñadas a bordo

Bahrein, Irlanda y Jamaica. Podría eximirse a las personas que tienen un empleo muy temporario o eventual.

Arabia Saudita. Los estudiantes que hacen prácticas y los hijos de pescadores que trabajan durante las vacaciones.

Argentina. CGT, SOMU y UMAFLUP: Todo el personal, incluido el de planta de los buques factoría, debería poseer un documento habilitante como pescador cumpliendo con todos los requisitos necesarios.

Emiratos Arabes Unidos. Los buques tradicionales.

Francia. Los científicos y los observadores que no participan en la navegación y operación de buques pesqueros deberían estar exentos.

India. Los científicos y los demás miembros del personal que gozan de una cobertura por trabajo peligroso, así como las personas que acrediten trabajar en buques de más de 20 metros de eslora total y en buques arrendados por empresas mixtas.

Japón. Personas cuya situación en el empleo es la misma que la de los trabajadores en tierra.

Países Bajos. Los pescadores independientes y los pescadores remunerados a la parte.

PVIS: Los pescadores independientes, si el seguro privado colectivo incluye su seguridad social (es decir, al menos las prestaciones de atención de salud, enfermedad e incapacidad a largo plazo).

Portugal. Determinadas categorías de trabajadores cuyo trabajo a bordo de buques pesqueros no guarda relación específica con la verdadera pesca, pues ya cuentan con la cobertura obligatoria del sistema de seguridad social general, independientemente de dónde trabajan.

Sri Lanka. UFFC: Las personas que trabajan en buques que operan en zonas «D» y «E».

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), PSU (Polonia), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Podría quedar exento el personal contratado en los buques factoría con el único propósito de trabajar en el procesamiento de las capturas.

La amplia mayoría de los Estados (77) estuvo de acuerdo en que en el convenio se debería prever el derecho a las prestaciones de seguridad social que se aplican a otros trabajadores. La cobertura de salud se consideró importante para la pesca debido a los riesgos inherentes al sector. Se señaló que las prestaciones de seguridad social deberían tener en cuenta la naturaleza peculiar de la pesca. Algunos Estados dijeron que los

pescadores deberían gozar de la misma protección que la gente de mar. Cuatro Estados señalaron que los pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto gozaban de un trato similar al de los trabajadores independientes. Varias organizaciones de trabajadores dijeron que no conceder a los pescadores la misma protección que se otorga a los demás trabajadores sería discriminatorio.

La mayoría de los Estados (61) coincidió en que las prestaciones se podrían ampliar progresivamente, por ejemplo, en función de los riesgos, y que se podría comenzar por la protección en caso de accidentes de trabajo en el mar. También se señaló que los pescadores deberían estar al tanto de la cobertura de la que gozan, y que las prestaciones deberían administrarse de forma justa y eficaz. En algunas respuestas se opinó que se deberían establecer prestaciones de forma inmediata y con carácter universal.

La mayoría de los Estados (58) se manifestó en contra de la exención de determinadas categorías de pescadores. No obstante, se propusieron exenciones para los científicos y los observadores, las personas cuyo empleo es temporal u ocasional, las personas cuya situación en el empleo es la misma que la de los trabajadores en tierra, los trabajadores independientes o los pescadores que trabajan con arreglo al sistema de reparto, así como los pescadores independientes amparados por un seguro colectivo privado o las personas contratadas en buques factoría con la única finalidad de trabajar en la elaboración de las capturas. Algunos Estados eran partidarios de que las personas que no son nacionales ni residentes permanentes quedaran exentas; sin embargo, otros Estados y varias organizaciones de trabajadores señalaron la importancia de que la cobertura abarcara a los pescadores extranjeros que trabajan en buques del Estado del pabellón.

Seguridad social

El *punto 35* refleja el fuerte apoyo expresado a la inclusión de una disposición que garantice que los pescadores tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores. En el *punto 36* se aborda la cuestión de la protección de la seguridad social para los pescadores que no son nacionales. En lo que respecta a la pregunta B10, b), la Oficina señala que las disposiciones relativas a la extensión progresiva de la protección que figuran en el *punto 8* deberían también aplicarse a la protección de la seguridad social.

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

Habida cuenta de las tasas de letalidad y de accidente en el sector pesquero, la Oficina ha establecido por separado un conjunto de disposiciones sobre la cuestión de la protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo. En el *punto 37* se establece que todo Miembro debería tomar medidas para proporcionar esta protección. El *punto 38* ofrece una cierta flexibilidad en cuanto a la forma en que podría garantizarse dicha protección: ya sea a través de un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de los buques pesqueros, o un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores u otros regímenes.

B11. EXTENSIÓN DE LA PROTECCIÓN PREVISTA PARA LA GENTE DE MAR
A LAS PERSONAS QUE TRABAJAN A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 63. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, Hungría, Indonesia, Irlanda, República Islámica del Irán, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 12. Dinamarca, El Salvador, Guatemala, India, Islandia, Japón, México, Myanmar, Namibia, Países Bajos, Omán y Túnez.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia) y CCIAS (Líbano).

Organizaciones de trabajadores: SLIMAPG (Guinea), NUNW (Namibia) y NCTL (Tailandia).

Otros: Confcooperative (Italia) e ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 7. Canadá, República Checa, Costa Rica, Estados Unidos, Grecia, Mozambique y Portugal.

Organización de empleadores: LEC (Letonia).

Organización de trabajadores: ZCTU (Zimbabwe).

Comentarios

Costa Rica. INS: Está de acuerdo.

Estados Unidos. USCIB: Los trabajadores a bordo de buques de transporte comercial tendrán obligaciones y condiciones que son bastante distintas de las de aquellos que trabajan a bordo de buques de pesca. No es posible ofrecerles condiciones de trabajo comparables. El término «menos favorable» es demasiado vago.

Francia. MEDEF: Dada la naturaleza especial del trabajo de los pescadores, deberían existir reglamentos específicos, distintos de los previstos para el transporte marítimo.

Grecia. Es necesario elaborar una definición más precisa del significado del término «condiciones de trabajo», ya que los buques de pesca constituyen una categoría especial dentro del transporte marítimo en general.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima no está de acuerdo e indica que la comparación entre el transporte comercial y la pesca es admisible, pero sólo hasta cierto punto.

Japón. Debido a la peculiaridad de la pesca, es difícil garantizar condiciones de trabajo equivalentes a las del transporte marítimo comercial en el caso de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros que se dedican a operaciones de pesca en alta mar y en aguas de Estados que no son el Estado del pabellón.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

En caso afirmativo, ¿considera que esta disposición debería abarcar a las personas que trabajan a bordo de otros buques pesqueros? **P. B11, b)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 50. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Burundi, China, Chipre, Croacia, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, España, Fiji, Filipinas, Francia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Mauricio,

Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 16. Alemania, Bahrein, Bangladesh, Bulgaria, República de Corea, Egipto, Eritrea, Estonia, Líbano, Malawi, Myanmar, Namibia, Qatar, República Árabe Siria, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), ESA/Asociación de Armadores de Estonia (Estonia), CCIAB (Líbano) y NEF (Namibia).

Organizaciones de trabajadores: FKSU (República de Corea), CNS Cartel Alfa (Rumania), SWTUF (Sudán) y NCTL (Tailandia).

Otras respuestas

Gobiernos: 16. Canadá, República Checa, Costa Rica, Dinamarca, El Salvador, Estados Unidos, Finlandia, Grecia, Guatemala, Islandia, Japón, México, Mozambique, Omán, Países Bajos y Portugal.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: GTUWA (Egipto), NUNW (Namibia) y ZCTU (Zimbabwe).

Comentarios

Costa Rica. INS: Está de acuerdo.

Irlanda. HSA: No está de acuerdo.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo.

En caso afirmativo, indique las personas que trabajan a bordo de otros buques pesqueros a quienes debería aplicarse la disposición anterior (por ejemplo, las 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). **P. B11, c)**

Argelia, Australia, Burundi, Chipre, PPDIV (Croacia), Honduras, COHEP (Honduras), Letonia, Nigeria, APOM (Panamá), Rumania, Federación de Rusia, UFFC (Sri Lanka), Suiza, y Ucrania indican que el criterio básico para aplicar una disposición como esta debe ser el tiempo transcurrido en el mar. El período que se sugiere varía entre un día y 30 días en el mar.

Argelia, Burundi, PPDIV (Croacia), República Islámica del Irán, Malasia y Sri Lanka sugieren que el criterio básico podría ser la eslora o el tonelaje (10 metros, 24 metros, 30 metros y 70 TB).

Bahrein, Bélgica, CEE (Bélgica), Benin, CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), Croacia, Ecuador, GTUWA (Egipto), Fiji, CSG (Gabón), Irlanda, ASI (Islandia), Italia, Japón, Mauricio, Namibia, Omán, ZZMiR (Polonia), Reino Unido, TUC (Reino Unido), Venezuela e ICMA dicen que la disposición debería aplicarse a todas las personas que trabajen a bordo de buques pesqueros. *SLIMAPG (Guinea)* afirma que debería aplicarse a todas las personas que trabajen en agua salada y en alta mar. *Noruega y Suecia* consideran que dicha disposición debería aplicarse, más específicamente, a toda persona que trabaje en un buque cubierto por el convenio que esté bajo la jurisdicción del Estado del pabellón que haya ratificado el convenio, o que haga escala en el puerto de un Estado Miembro que haya ratificado el convenio. *España* dice que debería aplicarse a todos los buques que operen en las aguas territoriales o de la ZEE de otro Estado.

Burundi, España, Letonia, Nigeria, Serbia y Montenegro y *ECOT (Tailandia)* indican que la zona de operaciones debería ser el criterio básico.

Arabia Saudita. Los pescadores que trabajan en flotas industriales.

Brasil. Los pescadores del Estado ribereño que trabajen a bordo de buques de pesca de pabellón extranjero arrendados a empresas locales.

Emiratos Arabes Unidos. Los pescadores, la gente de mar, los patrones, los maquinistas, etcétera.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: Si el buque de pesca no hace escala en un puerto extranjero, sería muy difícil aplicar dicha disposición.

Indonesia. Las personas que trabajen a bordo de buques de transporte de cargas pesqueras (buques de carga) que se desplacen desde las aguas de pesca hasta el puerto pesquero o desde un puerto pesquero a otro.

Jamaica. Deberían tenerse en cuenta los distintos tipos de pesca.

Nueva Zelanda. Todos los buques que operen en aguas nacionales. Dadas las variaciones posibles entre las condiciones apropiadas en los barcos comerciales y aquellas que son factibles en muchos buques pesqueros, deberían tenerse en cuenta factores como la duración del viaje y el tamaño de la embarcación.

Sudán. SWTUF: Los patrones, navegantes y maquinistas podrían ser objeto de reglamentos específicos.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI

(Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Todos los trabajadores deben gozar de algunos derechos fundamentales, mientras que otras disposiciones sólo serán pertinentes para los buques que operan en determinadas zonas de operaciones, etc.

P. B11, d) *¿Debería contener el convenio disposiciones sobre los siguientes temas:*

— *contratación y colocación;*

Gobiernos: 61. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Kuwait, Letonia, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

— *documentos de identidad;*

Gobiernos: 62. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, China, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Filipinas, Francia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

— repatriación;

Gobiernos: 61. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Filipinas, Francia, Grecia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malawi, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

— otras cuestiones?

Las sugerencias respecto a otras cuestiones que deben abordarse en la norma fueron muy numerosas y variadas. Se sugirieron las siguientes cuestiones que no figuran en la Parte B del cuestionario: libreta de embarco (*Argentina*), vacaciones pagadas (CCUOMM (*Argentina*)), alcohol y drogas (CGT y UMAFLUP (*Argentina*)), formación profesional (*Cuba, India y Malawi*), seguro de vida y beneficiarios (CGT, SOMU y UMAFLUP (*Argentina*) y *Egipto*), seguro de salud (*Omán y Arabia Saudita*), prestación en caso de enfermedad o accidente (*Argelia y Panamá*), remuneración en caso de naufragio (supervivencia, incapacidad, muerte) (SLIMAPG (*Guinea*) y *Panamá*), desarrollo de los recursos humanos (*Indonesia*), motivos justificados de despido (*Filipinas*), garantías legales para el pago de la remuneración y responsabilidad individual del armador/empleador de las organizaciones con independencia de la forma de propiedad del buque (*Federación de Rusia*), empresas conjuntas (*España*), detención del buque en caso de impago de remuneraciones (*República Árabe Siria*), obligación del empleador de preparar la documentación relativa al registro de los trabajadores y al pago de los salarios (*Tailandia*), las horas extraordinarias (*Emiratos Árabes Unidos*), la violencia (por ejemplo, piratería), temperatura y ergonomía (TUC (*Reino Unido*)), la definición de buques de empresas familiares (ICMA), la dotación, la fatiga, el ruido y la vibración (*Argentina, CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona)*).

Noruega y Suecia. Deberían tenerse en cuenta las consecuencias del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185). Los pescadores necesitarán un documento de identidad seguro para poder acceder efectivamente a los puertos tanto de su país como del extranjero, y esto es tan importante para los pescadores como lo es para la gente de mar en general.

Australia. Australia no considera que la contratación y colocación de los trabajadores pesqueros sea un tema apropiado para tratarlo en normas internacionales. Respecto a los documentos de identidad, el personal del sector pesquero de Australia rara vez baja a tierra en un puerto extranjero. Sin embargo, las normas relativas a la repatriación deberían aplicarse a los trabajadores de la pesca, según proceda.

Burundi. Las disposiciones sobre contratación y colocación deberían basarse en la legislación laboral e incluir aspectos que son específicos de las labores de pesca, por ejemplo, las horas de trabajo remuneradas con un salario normal y las que deben pagarse como horas extraordinarias.

República de Corea. Deberían estar exentas aquellas personas que trabajen como personal subalterno a bordo de buques pesqueros que operen únicamente en la ZEE del Estado.

España. En la era de la globalización se hace preciso establecer cuáles serán las condiciones de empleo y seguridad social de los trabajadores contratados en empresas conjuntas o sociedades mixtas, e incluso en buques con pabellones de conveniencia, y analizar los mecanismos de control del cumplimiento de la legislación.

Estados Unidos. USCIB: Los empleadores deberían tener la obligación de enviar a los trabajadores o disponer el retorno de los mismos al puerto en que fueron contratados, a menos que se acuerde específicamente otra cosa y así se establezca por escrito en el contrato de pesca.

Finlandia. Estas cuestiones podrían abordarse en la recomendación.

Irlanda. La HSA considera que deberían abarcarse las cuestiones relativas a los documentos de identidad y a la repatriación, en el caso de los buques que faenen en aguas de otros Estados o en aguas internacionales.

Japón. Si la definición de «contratación y colocación» corresponde a la del Convenio sobre el servicio del empleo, 1948 (núm. 88), se trata de una cuestión a la que ya se ha prestado suficiente atención. Por lo que respecta a los documentos de identidad, aún no ha terminado el debate sobre si debe o no incluirse esta cuestión en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca está de acuerdo con incluir disposiciones sobre la contratación y colocación y los documentos de identidad.

Líbano. Las disposiciones relativas a los documentos de identidad y a la repatriación deberían aplicarse a los buques que operen en alta mar y en aguas internacionales, y a los pescadores cuya nacionalidad sea distinta de la del Estado del pabellón. La cuestión de la contratación y colocación debería tratarse en la recomendación.

Namibia. NEF: Sólo debería concederse la repatriación en el caso de que un pescador sea desembarcado en un puerto que no pertenezca al país en el que fue contratado.

Nueva Zelandia. En la recomendación debería hacerse referencia a los instrumentos pertinentes de la OIT.

La mayoría de los Estados (63) señaló que en el convenio se debería prever que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros matriculados en un Estado y que realizan 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. Sin embargo, en algunas respuestas se manifestó oposición a esta medida, debido principalmente a las diferencias que existen entre el transporte marítimo comercial y las operaciones de pesca. En la mayoría de las respuestas se señaló también que el convenio debería abarcar otras categorías de pescadores. En muchos casos se indicó que esta protección podría depender del tiempo que permanezcan los buques en el mar (según las respuestas, ese tiempo varía entre menos de un día y 30 días) o del tamaño del buque (en función de la eslora o del tonelaje). Una amplia mayoría de Estados estuvo de acuerdo en que se incluyeran en el convenio disposiciones sobre: contratación y colocación (61), documentos de identidad (62) y repatriación (61). También se sugirió incluir muchas cuestiones que se abordan en otras partes del cuestionario, así como algunas cuestiones que no se abordan (por ejemplo, las causas de despido, el desarrollo de los recursos humanos, las vacaciones anuales, los documentos relativos a los salarios y la remuneración en caso de naufragio).

Teniendo en cuenta las respuestas a la pregunta B11, d), la Oficina ha incluido una disposición (en el *punto 28*) conforme a la cual los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros que realicen viajes internacionales deberían gozar de un trato no menos favorable que el previsto para la gente de mar que trabaje a bordo de buques que se dediquen a actividades comerciales por lo que respecta a tres cuestiones: los documentos de identidad¹¹, las condiciones de repatriación y los servicios de contratación y colocación. Asimismo, la Conferencia tal vez estime oportuno considerar otras cuestiones que podrían tratarse en el marco de esta disposición.

¹¹ En lo que respecta a los documentos de identidad, la Conferencia tal vez estime oportuno recordar que el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185) prevé que «previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores de buques pesqueros y de las personas empleadas a bordo de estos últimos, la autoridad competente podrá aplicar lo dispuesto en el presente Convenio a la pesca marítima comercial» (artículo 1, párrafo 3).

B12. APLICACIÓN

P. B12, a) *¿Debería preverse en el convenio que los Estados deberían adoptar medidas para verificar el cumplimiento de las disposiciones del convenio?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 78. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 2. Malasia y San Vicente y las Granadinas.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Australia y República Checa.

Comentarios

SOMU (Argentina), Brasil, Burundi, Costa Rica, Egipto y Japón señalan que la inspección sería un medio de asegurar el cumplimiento de las disposiciones del convenio.

Argentina. La Inspección del Trabajo es el ente responsable de controlar las condiciones de higiene y seguridad en el trabajo. Esta es una responsabilidad primaria, ineludible e indelegable.

Argelia. Una de las razones de la ineficiencia de la aplicación de los convenios internacionales es la ausencia de mecanismos de control a nivel nacional.

Australia. Sugiere incluir una disposición sobre la inspección por el Estado rector del puerto que no sea obligatoria.

Canadá. UFAWU-CAW: Debería haber representantes de la tripulación en el órgano regulador para asegurar el cumplimiento.

Egipto. El Estado del pabellón que ratifique el convenio debería verificar el cumplimiento del mismo, mientras que el Estado rector del puerto realiza inspecciones para garantizar la aplicación efectiva de las disposiciones.

India. Debería crearse una dirección marítima independiente.

Japón. JSU: Los buques pesqueros que faenan en aguas distantes, y que puedan hacer escala en puertos extranjeros, deberían ser inspeccionados por el Estado rector del puerto.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca está en desacuerdo.

Líbano. Se deberían especificar el tipo y la naturaleza de estas medidas.

Malasia. La adopción de medidas para verificar el cumplimiento del convenio debería ser voluntaria.

Namibia. Deberían adoptarse las mismas medidas que en el caso del Convenio STCW y otros convenios de la OMI.

Noruega. Los Estados del pabellón deben garantizar que se controlan los buques de forma eficiente, y que en la documentación y en los programas relativos a la aplicación se identifican claramente las áreas que deben controlarse, así como los problemas que se plantean. Con el fin de garantizar tanto la necesaria flexibilidad como la implementación y aplicación efectivas y continuas de las condiciones de trabajo y de vida es esencial contar con un «documento de conformidad» y un sistema de control de la calidad. Ese sistema beneficiaría a los pescadores, ya que quienes se encarguen de la implementación (especialmente, los Estados del pabellón y los armadores) tendrán así la obligación de considerar las condiciones de trabajo y de vida como parte de los aspectos por los que hay que velar. Un certificado por sí solo no ofrecerá más que una idea aproximada de las condiciones en el momento de realizarse la inspección, y los recursos limitados para realizar estas inspecciones en todo el mundo minimizarán su eficacia y harán recaer la responsabilidad de la implementación en los gobiernos y el personal de a bordo, cuando en realidad la principal responsabilidad debería corresponder al propietario del buque. Las condiciones de trabajo y de vida no se prestan bien al actual sistema de certificación, que normalmente se utiliza para elementos permanentes de las instalaciones como los eslabones, las tuercas y los pernos. El certificado expedido en el marco de un sistema de control de la calidad

debería emplearse más bien en relación con las condiciones de trabajo y de vida a bordo. Además, el convenio debe permitir delegar la expedición de cualquier certificado u otros mecanismos de control y aplicación, aunque la administración del Estado del pabellón debe conservar la responsabilidad.

Nueva Zelanda. Estas medidas deberían formar parte de las actividades de control por el Estado rector del puerto de la parte contratante que no se conocen en la actualidad.

Omán. Las medidas deberían consistir en la adopción de legislación nacional y en definir cuál es la autoridad supervisora competente en cada Estado con el fin de garantizar la aplicación del convenio.

Panamá. APOM: El Estado del pabellón debería ser el rector genuino por lo que respecta al cumplimiento de los convenios y recomendaciones internacionales.

Reino Unido. La principal responsabilidad debería recaer en el Estado del pabellón, y debería preverse también el control por el Estado rector del puerto.

TUC: Los Estados del pabellón también deben asumir sus responsabilidades.

Federación de Rusia. La verificación debería llevarse a cabo a diario. En el convenio debería preverse un mecanismo mediante el cual el Estado pueda imponer medidas coercitivas al armador/empleador.

San Vicente y las Granadinas. Esta disposición no debería ser obligatoria.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): En el caso de las flotas o los buques de alta mar, que pueden hacer escala en puertos extranjeros, es esencial que una de las medidas de control sea el PSC, lo cual requerirá la inclusión de una cláusula de «trato no más favorable» (una cláusula de «trato no menos favorable»).

P. B12, b) *En caso afirmativo, ¿debería preverse en el convenio la posibilidad de eximir a determinados buques pesqueros de estos requisitos?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 27. Arabia Saudita, Bangladesh, República de Corea, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Japón, Kuwait, Letonia, Mauricio, México, Myanmar, Noruega, Omán, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de

Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: PVIS (Países Bajos) e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 50. Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, China, Chipre, Croacia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Francia, Grecia, Honduras, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Lituania, Malawi, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), MEDEF (Francia), CCIAB y CCIAS (Líbano), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), PPDIV (Croacia), CSG (Gabón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), USS (Suiza) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia) e ICMA.

Otras respuestas

Gobiernos: 5. República Checa, Líbano, Malasia, Mozambique y San Vicente y las Granadinas.

Organización de empleadores: LEC (Letonia).

Comentarios

Australia. Si un buque pesquero tiene la posibilidad de atracar en un puerto extranjero, debería verse que la autoridad de dicho puerto pueda efectuar una inspección.

Costa Rica. INS: Está en desacuerdo.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima está de acuerdo.

En caso afirmativo, indique qué buques pesqueros.

P. B12, c)

Hubo un gran número y variedad de respuestas a esta pregunta, entre ellas las siguientes: los buques de cabotaje, los dedicados a la pesca artesanal, los dedicados a la pesca familiar, los

que no pasan mucho tiempo en el mar, los de menos de 80 toneladas, los buques pequeños, los que operan en las zonas «C», «D» y «E», los que pescan en aguas dulces, los que pescan en aguas continentales, los buques de investigación, los buques escuela, los buques de inspección, los buques de menos de cinco toneladas, los de menos de 12 metros de eslora, los buques costeros, las embarcaciones utilizadas en la pesca de subsistencia, las utilizadas para la pesca recreativa o deportiva, las utilizadas por aficionados a la pesca, y los buques que realicen operaciones de pesca de un día o breves viajes para pescar.

Estados Unidos. Cualquier exención debería establecerse sobre la base del tamaño del buque, de la distancia de la costa y del número de tripulantes.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Las embarcaciones muy pequeñas y las tripuladas por una sola persona. El TUC añadió que se deberían hacer esfuerzos por garantizar la cobertura de estas embarcaciones, especialmente por lo que respecta a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y a la seguridad y salud en el trabajo, con inclusión de las condiciones de navegabilidad.

P. B12, d) *¿Debería incluirse en el convenio una disposición sobre el control del Estado rector del puerto?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 67. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Letonia, Líbano, Malawi, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia),

SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 11. Alemania, Bahrein, Chipre, Ecuador, Egipto, Kuwait, Lituania, Malasia, México, Omán y Países Bajos.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega) y EMCOZ (Zimbabwe).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 4. República Checa, Dinamarca, Japón y Mozambique.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos) y MEDEF (Francia).

Organización de trabajadores: ZCTU (Zimbabwe).

Comentarios a favor del control por el Estado rector del puerto

Argentina. A efectos de asegurar el cumplimiento del convenio por todos los buques pesqueros, con independencia del país al que pertenezcan, y garantizar así que no se convierta en ventajas comerciales.

SOMU: Se debe extremar el control por el Estado rector del puerto a fin de evitar la discriminación, el abuso, la explotación, la fatiga, etc.

Brasil. Es importante que se incluyan disposiciones sobre las inspecciones por el Estado rector del puerto o por el Estado en cuyas aguas territoriales se encuentra el buque.

Costa Rica. EL INS afirma que se debería exigir a las autoridades portuarias que ejerzan un mayor control para que los buques cumplan con las medidas de seguridad en el trabajo (por ejemplo, contar con un número suficiente de botes y chalecos salvavidas).

Egipto. El Estado del pabellón y el Estado rector del puerto que hayan ratificado el convenio deberían controlar únicamente los buques que pertenezcan a otros Estados ratificantes.

Eritrea. El control por el Estado rector del puerto es importante para la seguridad y el mantenimiento de los barcos de pesca.

España. Esta sería una medida sumamente eficaz para asegurarse de que los buques no eludan la aplicación de la normativa.

Gabón. CSG: Con el fin de garantizar la seguridad de la tripulación y de los bienes.

Guinea. SLIMAPG: A efectos de redoblar las medidas contra los pabellones de conveniencia y de garantizar el cumplimiento de los convenios internacionales.

India. Es esencial para salvaguardar los intereses de la tripulación en relación con aspectos tales como el suministro de alimentos, el alojamiento, la remuneración, la atención médica, etc. El Estado rector del puerto debería controlar a los buques que operen en sus aguas territoriales.

Marruecos. CDT: Con el fin de preservar la soberanía del Estado y de garantizar los derechos de los buques que hacen escala en sus puertos.

Noruega. La aprobación del control por el Estado rector del puerto depende de si existe un certificado de alguna clase, ya que de otra forma habría que realizar inspecciones minuciosas todo el tiempo. El principal objetivo de esta medida debería ser la expedición de un certificado de conformidad como parte de un régimen de control de calidad, de conformidad con normas internacionales claras en relación con las cuales se puede verificar el cumplimiento. Este certificado debería constituir una prueba suficiente de cumplimiento, y el control por el Estado rector del puerto solamente debería efectuarse si hay motivos claros para creer que no se cumplen las normas. En el caso de los Estados que no hayan ratificado el convenio debería aplicarse la cláusula de «trato no más favorable». La Directiva 97/70/CE del Consejo contiene disposiciones relativas al PSC.

Reino Unido. TUC: Esto es esencial si se desea contrarrestar la deficiente aplicación de las normas por los Estados que otorgan pabellones de conveniencia.

Federación de Rusia. En el convenio se debería hacer hincapié en la disposición sobre la responsabilidad de la administración portuaria en el caso de que no se cumpla con las normas relativas a la documentación de los buques.

Suecia. Debería incluirse una cláusula de «trato no más favorable» para los Estados que no ratifiquen el convenio.

Trinidad y Tabago. Así se garantizaría que los trabajadores a bordo de buques que hacen escala en el Estado rector del puerto gozan de las mismas condiciones.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona): No se puede subrayar suficientemente la importancia de dicha disposición.

ICMA. Los buques de pesca extranjeros no deberían estar exentos del control por el Estado rector del puerto, sino que deberían estar sujetos a inspección en cualquier puerto donde hagan escala, aun en el caso de que no pesquen en las aguas territoriales de dicho país. Los Estados ribereños podrían considerar la posibilidad de exigir a los buques extranjeros el cumplimiento de la normativa internacional como condición para pescar en sus aguas. El control por el Estado rector del puerto debería autorizarse respecto de todos los buques pesqueros, independientemente de que el Estado del pabellón haya ratificado o no el convenio.

ICSF. Especialmente para el caso de los buques matriculados en un país A, que empleen trabajadores de países B, que pesquen en aguas de países C, y que vendan pescado a otros países D, o cualquier otra combinación de estas modalidades.

Comentarios que cuestionan el control por el Estado rector del puerto

Argentina. CAPeCA/CALAPA/CAPA: A este respecto, para la región de América del Sur está en vigor el Acuerdo Latinoamericano sobre Control de Buques por el Estado Rector del Puerto (Acuerdo de Viña del Mar), que ha sido ratificado por numerosos países. Por esa razón, no es necesario incluirlo en el convenio.

Dinamarca. La pesca es principalmente una cuestión nacional o regional. No tiene las mismas características que la flota mercante. En la actualidad, el control por el Estado rector del puerto debería limitarse a la flota mercante.

Grecia. El control por el Estado rector del puerto debería limitarse a los asuntos relativos a la seguridad de la navegación.

Honduras. COHEP: El control por el Estado rector del puerto debería limitarse al examen del cumplimiento de los requisitos antes de autorizar la salida del buque.

Irlanda. No sería factible que un Estado se implicase, por ejemplo, en las cuestiones relativas a la seguridad social de otro Estado.

Japón. Se debería examinar si el control por el Estado rector del puerto es un medio adecuado para poner en práctica el nuevo convenio, dadas las circunstancias de dicho control por lo que respecta a los diversos convenios de la OMI y la tendencia en lo relativo al PSC en el proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

Líbano. CCIAS: Aunque el Estado rector del puerto haya ratificado el convenio, si el Estado en el que el buque está matriculado no lo ha ratificado es probable que no aplique sus disposiciones.

Países Bajos. En la actualidad, ningún convenio internacional vigente prevé el PSC respecto de los buques pesqueros.

Qatar. El PSC debería incluirse más bien en la recomendación, dada la imposibilidad de ponerlo en práctica en determinadas situaciones.

Casi todos los Estados (78) apoyaron la adopción de medidas con el fin de verificar el cumplimiento de las disposiciones del convenio, por ejemplo, inspecciones. Algunos Estados respondieron que la aplicación por el Estado del pabellón ya era una práctica corriente. Un Estado pidió que el control de la calidad lo implementase el Estado del pabellón u otra entidad en la que se delegara dicha tarea. Más de la mitad de los gobiernos (50) se opusieron a que hubiera exenciones. En algunas de las respuestas se sugirió que deberían preverse exenciones para los buques pequeños, los que practican la pesca artesanal, familiar o costera, los buques de recreo, etc. La gran mayoría de los Estados (67) propugnó una disposición sobre el control por el Estado rector del puerto.

El *punto 39* se basa en una de las disposiciones previstas para el convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Habida cuenta de que puede que muchos Estados no tengan los recursos necesarios para inspeccionar periódicamente todos los buques pesqueros, la Oficina ha incluido las palabras «según proceda». Sin embargo, en el *punto 41* se prevé que la autoridad competente del Miembro debería nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del *punto 39*, pero se deja abierta la posibilidad de autorizar a instituciones públicas u otros organismos competentes para que lleven a cabo tales inspecciones. En el *punto 42* se prevé el control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros a fin de determinar si cumplen con lo dispuesto en el convenio. En el *punto 43*, se prevé una cláusula de «trato no más favorable» similar a la que se está examinando en el contexto del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo.

B13. CONSULTA

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 75. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Malawi, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago) y ZCTU (Zimbabwe).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 5. Australia, República Checa, China, India y Panamá.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia) y ECOT (Tailandia).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Alemania y Costa Rica.

Comentarios

CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), *Brasil, Burundi, INS (Costa Rica), Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, Fiji, Filipinas, Francia, COHEP (Honduras), Irlanda, Malawi, CDT (Marruecos), Namibia, NEF (Namibia), Noruega, Omán, Portugal, Qatar y ZCTU (Zimbabwe)* subrayan el valor de dichas consultas. *Argelia* dice que el mantenimiento de consultas contribuiría a mejorar la aplicación de la legislación nacional relativa a las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros; *Argentina, Fiji y San Vicente y las Granadinas* indican que es importante que en ellas participen aquellos que poseen un conocimiento exhaustivo del sector; *Brasil* considera que el método tripartito de elaboración, introducción y aplicación de la legislación ha resultado ser más productivo y eficaz en lo que respecta al cumplimiento de sus disposiciones; *Filipinas* cree que dichas consultas son vitales para prevenir los malentendidos y las interpretaciones erróneas de la legislación nacional y promover la cooperación y la cordialidad en lo que respecta especialmente a la tramitación de quejas y a la resolución de conflictos; *Qatar* opina que el mantenimiento de consultas garantiza el compromiso de todos los participantes de aplicar las disposiciones acordadas; *ICSF* indica que esto infundiría un sentimiento de responsabilidad entre los que trabajan a bordo de buques pesqueros.

Australia, República Checa, España, Estonia, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), México, Mozambique y Reino Unido indican que el mantenimiento de consultas es ya una obligación. *Australia, República Checa, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia) y MEDEF (Francia)* resaltan la existencia de obligaciones legales de mantener consultas para elaborar los acuerdos que regulan las condiciones de trabajo en todos los sectores.

Estados Unidos. USCIB: La legislación nacional permite a toda persona formular observaciones y participar en el proceso de elaboración de las leyes.

India. En la India las leyes se aprueban previa aprobación de los representantes públicos. El mantenimiento operativo de consultas es el espíritu que guía la elaboración y la aplicación de las leyes.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca expresa su disconformidad.

Malasia. Se refiere a las asociaciones de pescadores.

Reino Unido. El Reino Unido cuenta con federaciones que representan de forma conjunta a propietarios, empleadores y empleados, federaciones a las que se consulta acerca de los proyectos de reglamentaciones. La industria del Reino Unido no cuenta con organizaciones diferenciadas para los grupos de los mandantes.

TUC: El diálogo social efectivo es un elemento esencial del trabajo decente y debe promoverse. Sin él, ningún convenio puede aplicarse eficazmente en la legislación y en la práctica. Todo indica que, entre otras medidas, dichas consultas mejoran las normas de seguridad. Los gobiernos deberían velar por que la voz de los sindicatos y de los empleadores se escuche de forma independiente. En los casos en que las organizaciones de pescadores representen a empleadores y trabajadores independientes y empleados, y el sector no cuente con organizaciones que representen de forma independiente a los interlocutores sociales, los gobiernos deberían consultar a las confederaciones nacionales de empleadores y sindicatos con el fin de que la consulta tripartita contribuya a que la aplicación se realice de conformidad con todas las obligaciones dimanantes de la pertenencia a la OIT y de la ratificación de sus convenios.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): El diálogo social es un elemento fundamental del Programa de Trabajo Decente de la OIT y la falta de dicho diálogo constituiría en sí misma un déficit sustancial de trabajo decente; para subsanar dicho déficit se requeriría la adopción de medidas nacionales e internacionales.

ICMA. Cuando existan organizaciones que representan a los trabajadores y a los empleadores, debería incluirse una disposición acerca del mantenimiento de consultas. No obstante, el carácter independiente de muchas empresas pesqueras hace que a veces no existan tales organizaciones. Se debería dar siempre cabida a las observaciones públicas en el proceso de elaboración de normas.

La gran mayoría de los Estados (75) estuvo de acuerdo en que en el convenio debería incluirse una disposición sobre el mantenimiento de consultas. No obstante, en algunas respuestas se indicó que esto se aplicaba a todos los sectores, no sólo al pesquero.

La cuestión de la consulta se ha abordado en la sección que se refiere a las definiciones (*punto 5, b*)).

B14. OTRAS CUESTIONES

P. B14, a) *Sírvase indicar qué otras cuestiones podrían abordarse en el convenio.*

En un gran número de respuestas se hace referencia a otras cuestiones que deberían abordarse en el convenio, a saber: las indemnizaciones en caso de naufragio o de malas condiciones meteorológicas (*Argelia*); las responsabilidades profesionales en el trabajo y las medidas correctivas (CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentina)); la prevención del uso indebido de drogas y alcohol (CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentina)); la educación y la formación (CCUOMM y SOMU (Argentina), *Egipto* y *Túnez*); la construcción de buques y la incorporación de importantes mecanismos de seguridad (*Bahrein*); las prestaciones en materia de pensión (PDDIV (Croacia) y *Guatemala*); el alojamiento de la tripulación, el ruido y las vibraciones (*Dinamarca*); los permisos de trabajo y los seguros de vida (*El Salvador*); los accidentes marítimos (*Emiratos Arabes Unidos*); la libertad de religión a bordo (CSG (Gabón)); los riesgos profesionales y la comunicación a bordo (*Honduras*); las líneas de carga de los buques pesqueros (*Irlanda*); la igualdad en materia de salarios y prestaciones de la seguridad social (AGCI PESCA (Italia)); las medidas para la conservación de las poblaciones de peces y la protección del medio marino (*Líbano*, CCIAB (Líbano) y *Emiratos Arabes Unidos*); la protección de la maternidad (*Malawi*); la prevención de los secuestros (*Nigeria*); los seguros sanitarios y de seguridad social (*Omán*); los derechos de los sindicatos (SWTUF (Sudán)); la protección contra el hostigamiento a bordo (*Suiza*); los gastos de atención médica (NCTL (Tailandia)); las licencias pagadas (*Túnez*); y las disposiciones en materia de seguridad y salud de las trabajadoras en el lugar de trabajo (*Zimbabwe*).

En otras respuestas se sugiere la inclusión de disposiciones en relación con las siguientes cuestiones: la coordinación entre todas las partes y todos los ministerios competentes en mate-

ria de condiciones de trabajo de los pescadores (*Burundi*); el fortalecimiento del papel de la OIT por lo que atañe a garantizar la aplicación del convenio y a la solución de los conflictos relativos a las condiciones de trabajo en el sector pesquero (*Costa Rica*); la promoción del tripartismo en la conclusión de contratos así como en su aplicación y supervisión (*Egipto*); las sanciones (COHEP (Honduras)); la evaluación sistemática de los riesgos y la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, la notificación de accidentes, la investigación de los accidentes graves y la publicación de estadísticas útiles (*Noruega*); la facilitación de información y formación en materia de seguridad en una lengua que los trabajadores puedan comprender o la adopción de métodos apropiados si los trabajadores son analfabetos (TUC (Reino Unido)); la garantía de que los trabajadores independientes queden cubiertos por las mismas normas en materia de seguridad y salud en el trabajo que los trabajadores empleados (TUC (Reino Unido), *Suecia*); la garantía de que los trabajadores que sean miembros de cooperativas queden cubiertos por las disposiciones contenidas en el convenio (TUC (Reino Unido)); la especificación de si las disposiciones se aplican a todos los buques (incluidos los buques existentes) o sólo a los buques nuevos o a aquellos construidos después de una fecha determinada (*Reino Unido*), y el establecimiento de comisiones marítimas tripartitas para el sector pesquero (*Zimbabwe*).

España. La creación de un cuerpo de funcionarios dependientes de la OIT que se ocupe del control del cumplimiento del convenio.

ICMA. Los pescadores deberían beneficiarse de la misma protección en el derecho internacional y en el derecho marítimo general que las personas contratadas en buques mercantes.

En un gran número de respuestas se propusieron otras cuestiones que deberían abordarse en el convenio. Sin embargo, muchas de ellas fueron planteadas por tan sólo uno o dos Estados. Entre las cuestiones propuestas se incluyeron las siguientes: las indemnizaciones en los casos de naufragio o de malas condiciones meteorológicas; las prestaciones en materia de pensiones; la protección de la maternidad; los gastos de asistencia médica; los seguros de vida; los seguros de salud; la seguridad social; la igualdad de remuneración; las licencias pagadas; las responsabilidades en el desempeño de las tareas y las medidas correctivas; la prevención del uso indebido de drogas y alcohol; la educación y la formación; la facilitación de información y capacitación en materia de seguridad en un idioma que los trabajadores puedan entender o la utilización de otros métodos apropiados si los trabajadores son analfabetos; la construcción de buques y la incorporación de importantes mecanismos de seguridad; el alojamiento de la tripulación; el ruido y las vibraciones; la prevención de accidentes; las disposiciones en materia de seguridad y salud en el trabajo para las trabajadoras; la evaluación sistemática de los riesgos; la gestión de la seguridad y salud en el trabajo; la notificación de accidentes; la investigación de accidentes graves y la publicación de estadísticas útiles; la prevención de los secuestros; los permisos de trabajo; la libertad religiosa a bordo; la comunicación; las líneas de carga de los buques pesqueros; las medidas de conservación de las poblaciones de peces y de protección del medio marino; la protección contra el acoso a bordo; las sanciones; las disposiciones para garantizar que los trabajadores independientes queden cubiertos por las mismas normas de seguridad y salud en el trabajo que los trabajadores empleados; las disposiciones encaminadas a velar por que las disposiciones del convenio se apliquen también a los trabajadores que sean miembros de cooperativas; la clarificación de la cuestión de si las disposiciones se han de aplicar a todos los buques (incluidos los existentes) o sólo a los buques nuevos o los que vayan a construirse después de una fecha determinada; la

coordinación entre todas las partes y todos los ministerios competentes en lo que respecta a las condiciones de trabajo de los pescadores; los derechos sindicales; la promoción del tripartismo en la conclusión de contratos; la puesta en práctica y la supervisión; la creación de comisiones marítimas tripartitas para el sector pesquero; el fortalecimiento de la función de la OIT por lo que respecta a garantizar la aplicación del convenio y a la resolución de conflictos relativos a las condiciones de trabajo en el sector pesquero, y la creación de un órgano de funcionarios dependientes de la OIT con el fin de verificar el cumplimiento del convenio.

C. Contenido de la recomendación propuesta

C1. EDAD MÍNIMA Y TRABAJO DE PERSONAS MENORES DE EDAD

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 70. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR

(Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia), NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 10. Australia, China, El Salvador, Eritrea, Honduras, Nicaragua, Noruega, Suecia, Reino Unido y Túnez.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: JSU (Japón) y USS (Suiza).

Otros: Confcooperative (Italia).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Costa Rica y Trinidad y Tabago.

Comentarios

Arabia Saudita. A bordo de los buques de pesca industriales se necesitan calificaciones y experiencia para manipular los instrumentos de pesca peligrosos. No se debería emplear a menores que no hayan recibido la debida formación y no hayan comprendido los peligros inherentes a las operaciones pesqueras.

Australia. El trabajo peligroso debería venir regulado por las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo pertinentes, y no por las normas sobre la edad mínima.

Costa Rica. El INS está de acuerdo.

Letonia. El Consejo Nacional de Pesca no está de acuerdo.

Libano. Convendría estudiar cuidadosamente si los menores de 18 años tienen derecho a trabajar a bordo de cualquier clase de buques, independientemente de la zona de faena, especialmente a la luz del Convenio núm. 138, en virtud del cual la edad mínima de admisión al empleo es de 16 años.

Suiza. Algunas Oficinas de la Administración Federal: No, si se considera que la pesca es una ocupación peligrosa de por sí. De no ser así, convendría incorporar los criterios aplicados en la Recomendación núm. 190 y adaptarlos al sector pesquero.

En caso afirmativo, ¿qué debería incluirse en dichas indicaciones?

P. C1, b)

Alemania, Argelia, Bangladesh, Bélgica, Benin, Canadá, UFAWU-CAW (Canadá), Chipre, Cuba, Dinamarca, Emiratos Arabes Unidos, Grecia, Indonesia, Japón, JSU (Japón),

Omán, Qatar, CNS Cartel Alfa (Rumania), Suiza y Ucrania señalan que sería conveniente incluir indicaciones sobre las actividades intrínsecamente peligrosas, pesadas, arduas, arriesgadas, duras, físicamente agotadoras y penosas, y las tareas que resulten perjudiciales o pongan en peligro la seguridad y la salud en el trabajo.

Alemania, Fiji, Portugal, Federación de Rusia y ECA (Trinidad y Tabago): Períodos de descanso y horas de trabajo.

Argelia, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), Bélgica, Benin, Burundi, República Checa, Chipre, Cuba, Filipinas, Francia, CSG (Gabón), Grecia, Hungría, Indonesia, Italia, JSU (Japón), Letonia, Líbano, Mozambique, Omán, Polonia, Portugal, CNS Cartel Alfa (Rumania), Federación de Rusia, RPRRKh (Federación de Rusia), Suiza, Tailandia, Turquía y Ucrania consideran que debería prohibirse el trabajo nocturno para las personas menores de 18 años por ser perjudicial para su salud y su desarrollo.

Argentina, CCUOMM (Argentina), Bangladesh, Brasil, Fiji, Finlandia, Italia, Letonia, Líbano, Nigeria, Polonia, Federación de Rusia, RPRRKh (Federación de Rusia) Serbia y Montenegro y Turquía sugieren que se incluyan indicaciones sobre las medidas de seguridad y salud en el trabajo relativas al trabajo a bordo de los buques pesqueros.

Noruega y Suecia solicitan que las prohibiciones se contemplen expresamente en el convenio, y no en la recomendación.

Arabia Saudita. La manipulación de cabrestantes lejos del buque de apoyo durante la faena.

Argentina. Las condiciones peligrosas, ya sean factores climáticos o mecánicos, y las tareas no supervisadas que sean peligrosas o exijan gran esfuerzo.

CCUOMM: Las tareas previstas en el marco de un plan de formación a bordo de buques pesqueros para personas menores de 18 años deberían estar supervisadas en forma permanente, asegurándose de que no realicen trabajos en condiciones peligrosas, ya sea con o sin maquinaria y/o equipos peligrosos, o que puedan quedar expuestas a abusos de orden físico, etc.

Bélgica. El trabajo el día domingo.

Canadá. UFAWU-CAW: Viajes cortos y horarios de trabajo breves (12 horas diarias a lo sumo), y trabajo con supervisión.

República de Corea. El trabajo a bordo de buques pesqueros que faenen en el mar Artico y en pesquerías de altura en zonas de alta latitud.

Dinamarca. La edad mínima señalada para los pescadores es de 16 años, aunque puede ascender a 18 años en el caso de determinadas situaciones de trabajo especiales. Se debería permitir a los jóvenes de entre 16 y 18 años trabajar a bordo de buques pesqueros, siempre que el servicio en el mar forme parte de la capacitación de los pescadores. Debería existir un acuerdo entre los pescadores menores y el armador sobre un programa de capacitación acorde con los programas de educación nacionales reconocidos por la Autoridad Marítima de Dinamarca.

Ecuador. Una lista de actividades prohibidas por edades, con la explicación de los riesgos inherentes a cada una.

Emiratos Arabes Unidos. El trabajo de izado.

Estados Unidos. Deberían definirse las condiciones en que debería prohibirse trabajar a las personas menores de 18 años. Entre ellas deberían incluirse la utilización de equipos y maquinarias pesados, así como, para los tripulantes, el trabajo en puestos que requieran unas aptitudes y una experiencia considerables. Además, también debería prohibirse las tareas que requieran la utilización de máquinas eléctricas para trabajar la madera, para izar carga, panificadoras y para cortar la carne.

Filipinas. Los peligros de la mar encrespada y los del trabajo a bordo de buques de pequeñas dimensiones.

Francia. El trabajo en buques factoría y las campañas de pesca de larga duración. Las personas menores de 18 años deberían poder tomar un período de descanso semanal en tierra.

Ghana. MDU: La edad mínima para el aprendizaje.

Guatemala. Si trabajan menores de 18 años en buques que pescan en las zonas «A», «B» y «C», excluirlos de trabajar de noche y de realizar faenas peligrosas.

Guinea. SLIMAPG: El trabajo a bordo de buques atuneros, cangrejeros y de pesca de altura.

Honduras. COHEP: La prohibición de la contratación de menores en buques de las categorías «A» y «B», y en los de la categoría «C» la aplicación de las limitaciones de los trabajos peligrosos.

Hungría. Deberían permitirse las horas extraordinarias tan sólo con carácter excepcional, y el trabajo en condiciones peligrosas solamente en caso de desastre.

India. Las actividades tradicionales de los pescadores que faenan en aguas territoriales de día.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima se refiere a la legislación de la UE. La HSA sugiere incluir indicaciones sobre las condiciones de trabajo, el tiempo transcurrido en el mar y la manipulación de maquinaria, incluidos los aparatos de izado.

Islandia. El trabajo con maquinaria, equipo o herramientas peligrosos, y la manipulación o el transporte manuales de cargas pesadas.

Jamaica. El aprendizaje, las tradiciones que transmiten las familias, las medidas de seguridad, las precauciones, la supervisión y el control de determinados tipos de labores.

Japón. JSU: Las labores que requieran un nivel de competencia elevado. No deberían facilitarse indicaciones sobre los tipos de buques pesqueros a bordo de los cuales debería prohibirse el trabajo de las personas menores de 18 años.

Líbano. Las indicaciones podrían basarse en las normas aplicadas en los buques comerciales o en aquellas previstas en los repertorios de recomendaciones prácticas de la OIT, o bien en las directivas emitidas por otras organizaciones internacionales, sin por ello generar un compromiso vinculante para los Miembros.

Mauricio. El trabajo nocturno en las cercanías de las zonas de faena.

México. El trabajo como pañoleros y fogoneros.

Omán. Las horas extraordinarias y el trabajo durante los días de descanso semanal o de vacaciones oficiales sin autorización de la autoridad competente.

Panamá. La potestad de la autoridad competente de fijar la edad mínima en las distintas posiciones y cualquier otro requisito adicional que resulte del trabajo que deba realizarse en el mar.

ANDELAIPP: Deberían definirse recomendaciones sobre el tipo y actividad del buque.

APOM: Según las categorías de tiempo de permanencia en el mar, garantías mínimas en cuanto a las condiciones de alimentación y alojamiento en general.

Polonia. Debería supervisarse el trabajo.

Qatar. El trabajo en las salas de máquinas o en las cámaras frigoríficas, el buceo, el trabajo a bordo de buques de la categoría «A», en vista de la larga permanencia en el mar.

Reino Unido. Las prohibiciones indiscriminadas resultan inadecuadas. La capacidad de los jóvenes (de 16 a 18 años) para realizar determinados tipos de trabajos debería determinarse mediante una evaluación especial de los riesgos.

TUC: En el convenio deberán reflejarse los principios esenciales del Convenio núm. 182. Los nuevos instrumentos deben estar, cuando menos, en consonancia con los demás convenios vigentes, y se debe prestar especial atención a los convenios fundamentales, así como a las recomendaciones que los complementan. No se debe desalentar en modo alguno a los gobiernos en el cumplimiento de sus obligaciones constitucionales, ya dimanen de los convenios ratificados o bien de la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo de 1998.

República Árabe Siria. Trabajo en aguas internacionales.

Sri Lanka. UFFC: Trabajo a bordo de buques de las categorías «A» y «B».

Sudán. SWTUF: Deberían tomarse en consideración las aptitudes de las personas menores de 18 años en aras de su seguridad y de la del buque.

Tailandia. NCTL: Trabajo con las máquinas.

Turquía. La faena en mar abierto.

Ucrania. El trabajo los días festivos.

Zimbabwe. El trabajo en aguas profundas.

ICMA. Las personas menores de 18 años no deberían estar empleadas más que a bordo de buques de propiedad y explotación familiar que sean de pequeñas dimensiones. No deberían trabajar de noche a menos que se les haya impartido la formación apropiada a estos efectos. Debería nombrarse un mentor responsable, de forma que supervise a los pescadores menores de edad.

ICSF. Los tipos de faena pesquera prohibidos, las condiciones marítimas que deben evitarse y las condiciones en que se puede emplear a personas jóvenes.

La mayoría de los Estados (70) convino en que en la recomendación deberían facilitarse indicaciones sobre los tipos de trabajo que deberían estar prohibidos para las personas menores de 18 años. En muchas respuestas se enumeraron las tareas que deberían prohibirse (por ejemplo, el trabajo nocturno, las tareas peligrosas o agotadoras, el trabajo con maquinaria peligrosa, la manipulación o el transporte de cargas pesadas, y el trabajo en altas latitudes, durante períodos de tiempo excesivamente largos o durante las vacaciones). Entre otras cuestiones que podrían abordarse en la recomendación figuran las siguientes: el aprendizaje; el trabajo en actividades de carácter familiar; la seguridad y salud en el trabajo; la formación; los períodos de descanso, y las restricciones aplicables a la manipulación de determinadas máquinas.

Las disposiciones que figuran en los *puntos 44 y 45* tienen en cuenta algunos aspectos del Convenio núm. 112. Reflejan la preocupación que existe en torno a la protección de los jóvenes y se basan en propuestas formuladas por los gobiernos en sus respuestas. En el *punto 46* la Oficina ha incluido una disposición general que trata de la necesidad de garantizar un equipo de seguridad adecuado para los jóvenes. Sin duda, estas disposiciones podrían también incluirse en la parte de la recomendación propuesta que se refiere a la seguridad y la salud en el trabajo. Sin embargo, la Oficina considera que incluir estas disposiciones en esta sección les confiere una mayor visibilidad.

C2. EXAMEN MÉDICO

¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre el contenido del certificado médico y los procedimientos que deberían seguirse para su expedición? **P. C2, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 74. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CTD (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 6. China, Estados Unidos, Lituania, Suecia, Suiza y Túnez.

Organización de empleadores: ECOT (Tailandia).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. Dinamarca y Tailandia.

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabwe).

Organización de trabajadores: USS (Suiza).

Comentarios

Arabia Saudita, Omán y Qatar consideran que en el certificado debería indicarse si el trabajador está físicamente apto y no padece enfermedades contagiosas.

Brasil, República de Corea, Dinamarca, Ecuador, Qatar y Venezuela consideran que entre las indicaciones podrían incluirse los elementos integrantes del examen médico, también cabría solicitar en ocasiones indicaciones específicas acerca de las actividades peligrosas.

Grecia y Noruega sugieren que se elabore un modelo normalizado de certificado médico.

Indonesia, San Vicente y las Granadinas y Trinidad y Tabago estiman que estas indicaciones resultan necesarias para normalizar el examen médico y la expedición de los certificados correspondientes.

Panamá, Reino Unido y el TUC (Reino Unido) proponen que se sigan las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

Argentina. CCUOMM: Los costos de realización del examen médico y expedición del certificado médico no deberían ser sufragados por los pescadores.

Australia. Las indicaciones deberían adecuarse a las normas pertinentes de la OMI.

Canadá. Sólo para los puestos de trabajo en que se exija o se necesite una evaluación médica.

El Salvador. Debería establecerse en cada puerto un mecanismo que certifique las actividades del trabajador.

Estados Unidos. La legislación estadounidense no exige exámenes médicos para las personas que trabajan a bordo de los buques pesqueros.

Fiji. Debería preverse un sistema idóneo de comprobación e información.

Francia. Debería determinarse el período de validez.

Jamaica. Deberían tomarse en consideración las dimensiones del buque, el período de permanencia en el mar y la distancia entre la zona de faena y el litoral.

Letonia. Estas indicaciones sólo deberían aplicarse a las personas que se hallen a bordo de buques pesqueros que faenen en alta mar.

Libano. Debería tomarse en consideración el tipo de certificado médico, ya que, por ejemplo, no debería expedirse el mismo tipo de certificado a las personas que trabajen a bordo de buques pesqueros de pequeñas dimensiones o de pesca costera que a los patrones o a los capitanes de buques de mayores dimensiones.

Namibia. Le resultaría útil al oficial responsable durante las inspecciones realizadas por el Estado de abanderamiento.

NEF: El examen médico debería ser similar al que son sometidos los manipuladores de productos alimenticios destinados a la exportación.

Omán. Los certificados médicos deberían indicar si los trabajadores tienen buena capacidad visual y auditiva.

Países Bajos. Este requisito debería estar en conformidad con el examen médico para los marinos.

PVIS: Debería preverse un derecho de recurso para los casos en que el pescador sea declarado no apto para ocupar un puesto determinado.

Portugal. En el certificado deberían constar, por ejemplo, la mención apto/no apto, así como una indicación de la capacidad de adaptación del trabajador al puesto de trabajo.

Qatar. La autoridad competente debería expedir el certificado gratuitamente.

Suiza. USS: Debería respetarse el carácter confidencial de las informaciones médicas.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Estas indicaciones serían fundamentales, por cuanto este aspecto debería ser objeto de control por parte del Estado del puerto cuando el buque deba hacer escala en puertos extranjeros.

¿Debería disponerse en la recomendación que las personas que expidan dicho certificado estén aprobadas por la autoridad competente? P. C2, b)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 71. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de

Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CTD (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 7. Bélgica, China, Chipre, Estonia, Japón, Lituania y Suiza.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia).

Organización de trabajadores: USS (Suiza).

Otras respuestas

Gobiernos: 4. Dinamarca, Estados Unidos, Guatemala y Tailandia.

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabwe).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Comentarios

Arabia Saudita, Brasil, INS (Costa Rica), El Salvador, Eritrea, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), Fiji, Oficina de Inspección Marítima (Irlanda), NEF (Namibia), Nigeria, Noruega, Panamá, ECA (Trinidad y Tabago) e ICMA declaran que entre el personal autorizado para extender certificados médicos deberían figurar solamente los doctores en medicina y médicos, que deberían estar totalmente calificados y registrados para este desempeño, o ejercer como tales.

Argelia, CCUOMM (Argentina), Bahrein, Noruega, Serbia y Montenegro e ICMA estiman que las personas autorizadas para extender certificados médicos deberían estar especializadas en salud marítima o tener experiencia y formación en especialidades médicas relacionadas con el trabajo a bordo de los buques pesqueros, por ejemplo, estar familiarizados con los criterios que permiten juzgar que determinadas condiciones son «arriesgadas» y que un trabajo es «peligroso», etc.

Burundi, Egipto, Filipinas, CGS (Gabón), SLIMAPG (Guinea), Indonesia, CDT (Marruecos), Omán, SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán) y Trinidad y Tabago destacan que la previsión de este requisito permitiría evitar los fraudes, las irregularidades y la falsificación de certificados médicos, al tiempo que garantizaría la exactitud y la fiabilidad de los resultados de las pruebas médicas, así como la autenticidad, la credibilidad y la validez universal de los certificados médicos.

Argentina. Los certificados deben ser expedidos por una autoridad del Estado. Esto no debería confiarse a la actividad privada.

CCUOMM: El personal médico responsable de la expedición de los certificados debería estar debidamente calificado con arreglo a las Directrices de la OMS/OIT.

SOMU: La responsabilidad de comprobar los certificados médicos debería recaer en el Estado rector del puerto.

Australia. Las indicaciones deberían adecuarse a las normas de la OMI pertinentes.

Bélgica. En virtud del derecho belga, los servicios de salud en el trabajo son objeto de aprobación, y no los médicos del trabajo.

Dinamarca. Este aspecto debería incluirse en la parte obligatoria del convenio. Se debería disponer que un Miembro pueda adoptar, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, normas nacionales que garanticen el derecho de los marinos a apelar por la vía administrativa contra toda decisión cuestionada.

Egipto. A fin de que se eviten enfermedades y se determinen las vacunas obligatorias.

España. Sería recomendable que intervinieran las autoridades sanitarias públicas, bien expediendo directamente los certificados, o validando los que emitan otras entidades.

Estados Unidos. No es aplicable.

Filipinas. De este modo, la responsabilidad de la persona o entidad encargada de la expedición podría determinarse en los casos que requieran sanción.

India. El requisito debería ser el mismo que para la marina mercante.

Irlanda. La Administración de la Seguridad y la Salud está en desacuerdo.

Islandia. Dichas personas deberían ser reconocidas al igual que, por ejemplo, los médicos, pero no necesariamente de forma que sólo un médico esté autorizado para extender un certificado.

Japón. No debería ser necesario que la persona encargada de extender los certificados cuente con la correspondiente autorización de la instancia competente, siempre y cuando el certificado que se extienda sea válido.

Libano. Debería haber una comisión médica oficial integrada principalmente por miembros del Ministerio de Salud Pública y otros ministerios responsables de la pesca marítima.

Noruega. El médico debería ejercer con criterio objetivo e independiente de los empleadores y de los empleados.

Panamá. APOM: Se debería restringir la expedición a determinados centros clínicos y/o personas idóneas entre las autoridades.

Qatar. Los hospitales públicos de Qatar especializados proceden a exámenes médicos y extienden certificados por profesiones. El empleador sufraga los gastos de los exámenes preliminares y del tratamiento necesario.

San Vicente y las Granadinas. Deberían adoptarse medidas para comprobar la autenticidad de modo que puedan determinarse las responsabilidades.

Zimbabwe. De no ser así, el certificado no debería ser válido.

La inmensa mayoría de los Estados (75) indicó que en la recomendación deberían facilitarse indicaciones acerca del contenido del certificado médico y los procedimientos que deberían seguirse para su expedición. La mayoría de los Estados (71) se

mostró partidaria de que las personas responsables a estos efectos estuvieran habilitadas por la autoridad competente.

Algunas disposiciones que se habían incluido en el Convenio núm. 113 se han trasladado a las conclusiones propuestas con miras a la adopción de una recomendación (*puntos 47 a 53*). La Oficina ha incluido también una referencia, en el *punto 54*, a las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, ya que podría ser pertinente para los pescadores que trabajan en condiciones equivalentes a las de los marinos¹². La Oficina observa que las Directrices contienen: una reseña de las leyes y reglamentos en vigor; una descripción de la finalidad y del contenido del certificado médico de la gente de mar; recomendaciones sobre el derecho a la protección de los datos personales; calificaciones recomendadas para las personas encargadas de realizar los reconocimientos médicos de aptitud de la gente de mar; un análisis de los procedimientos de reclamación para la gente de mar a la que se le niega un certificado médico; una breve descripción de la vida en el mar, que puede facilitar el reconocimiento médico de la gente de mar; una breve descripción de las categorías y frecuencia de los reconocimientos médicos de la gente de mar; procedimientos recomendados para la realización de reconocimientos médicos; vacunas recomendadas para la gente de mar; y anexos sobre las normas mínimas de agudeza visual y auditiva en el servicio, un anexo con información sobre las condiciones médicas que deberían ser consideradas por los examinadores médicos cuando se pronuncien sobre la expedición de certificados médicos a la gente de mar, un anexo sobre los requisitos mínimos para los reconocimientos médicos de la gente de mar, un anexo que incluye un modelo de certificado médico para el servicio en el mar, y un anexo sobre el acopio, tratamiento y difusión de datos relacionados con la salud.

En el *punto 55* la Oficina ha incluido una disposición con el objetivo de promover la salud entre los pescadores que estén exentos de la aplicación de las disposiciones relativas al examen médico, habida cuenta de la importancia de esta cuestión para muchas comunidades pesqueras. Sin embargo, podría considerarse innecesaria teniendo en cuenta los *puntos 8 y 9* de las conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio.

C3. ATENCIÓN MÉDICA EN EL MAR

P. C3, a) *¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre el contenido del botiquín y el tipo de equipo médico¹³ que debe llevarse a bordo de los buques pesqueros?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 80. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundí, Canadá,

¹² En la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras se recomendó que se tuvieran en cuenta estas Directrices en la revisión del Convenio núm. 113.

¹³ O el botiquín de primeros auxilios para algunos buques pesqueros de menor tamaño.

República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Honduras, Hungría, Islandia, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabue.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 2. Guatemala y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia).

Otras respuestas

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabue).

Comentarios

El contenido del botiquín debería definirse en función del tiempo transcurrido en el mar (*Arabia Saudita, Francia, Portugal y Suiza*), del tamaño del buque (*España, Líbano y Serbia y Montenegro*) o del tipo de buque pesquero (*Brasil, COHEP (Honduras) y Portugal*).

Burundi, GTUWA (Egipto), Filipinas, Indonesia, Malasia y SWTUF (Sudán) consideran que las indicaciones deberían recomendar a los buques que lleven un botiquín de primeros

auxilios adecuado para prestar socorro y primeros auxilios en caso de accidente o enfermedad en el mar.

Burundi, APOM (Panamá) e *ICMA* estiman que deberían ofrecerse instrucciones claras sobre la utilización del contenido del botiquín o que deberían impartirse cursos básicos a los trabajadores para que aprendan a utilizarlo correctamente.

MEDEF (Francia), Oficina de Inspección Marítima (Irlanda), *Países Bajos*, *Reino Unido* y TUC (Reino Unido) consideran que este requisito debería ser conforme a la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

Australia. Las indicaciones deberían ser conformes a las normas pertinentes de la OMI.

Costa Rica. El INS está de acuerdo, ya que servirán para aplicar primeros auxilios a cualquier persona de la tripulación que sufra un accidente o una enfermedad laboral o no laboral.

Eritrea. Habría que actualizar los suministros médicos.

Estonia. ESA/Asociación de Pescadores de Estonia: Sólo en caso de pesca internacional.

India. El requisito debería ser el mismo al aplicado en la marina mercante a los buques de altura.

Jamaica. En caso de que no haya personal médico a bordo, el capitán y el primer oficial deberían tener conocimientos específicos en primeros auxilios.

Namibia. Debería controlarse la fecha de caducidad del contenido de los botiquines.

Nigeria. A la hora de determinar el contenido del botiquín, habría que tener en cuenta los casos médicos que se producen con frecuencia en el mar.

Omán. El contenido debería incluir cuando menos el mínimo previsto en las normas internacionales.

San Vicente y las Granadinas. Los buques que operan a gran distancia de las costas deberían disponer de más suministros médicos.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Se podría realizar haciendo referencia a los instrumentos pertinentes adoptados por otras organizaciones internacionales competentes.

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 75. Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto,

El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 6. Arabia Saudita, Bahrein, Lituania, Qatar, Trinidad y Tabago y Túnez.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y Asociación Noruega de Propietarios de Buques de Pesca/Asociación Noruega de Arrastreros (Noruega).

Organizaciones de trabajadores: CSG (Gabón) y FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobierno: 1. Japón.

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabwe).

Organización de trabajadores: KPI (Indonesia).

Comentarios

Arabia Saudita. Puesto que la mayoría de los buques pesqueros que operan en aguas territoriales son embarcaciones tradicionales de menos de nueve metros de eslora que faenan en el mar no más de tres días seguidos, o embarcaciones de menos de 20 metros que faenan por períodos limitados en aguas territoriales, no sería práctico obligarles a estar equipados con rayos X, etc.

Argentina. Debería contemplarse el control y funcionamiento de los servicios de radio, comunicaciones, helicópteros y cualquier otro sistema de emergencia para aquellas categorías de buques que permanecen largos períodos de tiempo en el mar.

Australia. Las indicaciones deberían ser conformes a las normas pertinentes de la OMI y promover un enfoque de la gestión de los riesgos que determine cuáles son las necesidades en materia de primeros auxilios, teniendo debidamente en cuenta la naturaleza del trabajo, la ubicación, el tamaño y la forma del lugar de trabajo, así como el número y la distribución de los trabajadores. También podrían incluir información sobre formas de consulta, confidencialidad y mantenimiento de registros; calificaciones y formación del personal de primeros auxilios, contenido de los botiquines de primeros auxilios y dispensarios; y señalizaciones sobre control de infecciones y primeros auxilios. Se podrían adoptar disposiciones específicas para los buques pesqueros que participan en tareas de buceo.

Bahrein. Únicamente para los buques más grandes que permanecen varios meses en el mar.

Burundi. Los servicios de consulta por radio a un establecimiento médico deberían ser gratuitos.

República de Corea. El Gobierno remite a la Recomendación sobre consultas médicas en alta mar, 1958 (núm. 106).

Costa Rica. El INS indica que de contarse con medios y métodos para la utilización de servicios de consulta médica se evitarían consecuencias gravosas en caso de accidentes laborales.

Egipto. Siempre que se trate de buques pesqueros que operan en alta mar y de períodos superiores a seis meses.

Estados Unidos. Para las embarcaciones más grandes donde la asistencia médica puede ofrecerse por radio, el miembro de la tripulación encargado de prestar los primeros auxilios debería saber con qué personas tiene que ponerse en contacto.

Gabón. CSG: Los empleadores las utilizarían de excusa para no tener ni médico ni enfermera a bordo.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima sugiere que se haga referencia a la Directiva de la Unión Europea apropiada.

Jamaica. Las tecnologías que se adopten también deben estar disponibles en los países en desarrollo.

Japón. El tratamiento médico debería ser administrado por los médicos en persona, y los servicios de asistencia médica por radio deberían utilizarse a modo de complemento del tratamiento.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

Líbano. En los buques grandes que operan en aguas internacionales o en los viajes de más de 48 horas de duración. Las indicaciones también deberían incluir información sobre asistencia médica por radio.

Mozambique. Las comunicaciones por radio afectan a muchas personas que trabajan en ese sector y su cobertura es la más amplia.

Namibia. NEF: Así se limitaría la responsabilidad del capitán.

Países Bajos. Este requisito debería ser conforme con la Directiva 92/29/CEE del Consejo.

Panamá. ANDELAIPP: Siempre que se trate de un servicio de seguridad social.

Portugal. Es necesario en el caso de que se produzcan accidentes o enfermedades a bordo de los buques pesqueros que estén faenando lejos de la costa.

Qatar. Los equipos médicos sofisticados son caros y exigen unas calificaciones especializadas para su manejo que quizás no tengan los miembros de la tripulación de un buque de tipo «A».

Reino Unido. Las mismas indicaciones deberían utilizarse en los buques mercantes.

Federación de Rusia. Deberían ser obligatorias.

Sri Lanka. UFFC: Debería aplicarse sólo a las embarcaciones que faenan fuera de las zonas económicas exclusivas.

Sudán. SWTUF: El uso de ese tipo de equipo debería estar limitado a los especialistas, bajo estrictas condiciones e instrucciones.

Venezuela. Sería de ayuda para aquellas embarcaciones que no disponen de personal capacitado en el área de primeros auxilios o de personal médico.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Se podrían citar instrumentos pertinentes adoptados por otras organizaciones internacionales competentes.

ICMA. Se trata de una cuestión especialmente importante para los buques pesqueros de alta mar.

ICSF. No obstante, quizás no sea muy pertinente en la mayoría de los países en desarrollo.

IMHA. Las consultas médicas por radio y otros servicios médicos deberían ser una de las asignaturas obligatorias de la formación y contribuir a evaluar cuáles son las enfermedades y lesiones que se producen en el mar a fin de adoptar medidas de prevención y establecer sus causas (estudios epidemiológicos y estadísticos). Los gobiernos deberían mejorar la coordinación entre ellos y con los centros de formación e investigación locales.

La inmensa mayoría de los Estados (80) indicó que en la recomendación deberían figurar indicaciones acerca del contenido del botiquín y el tipo de equipo médico que debería llevarse a bordo de los buques pesqueros. Algunas organizaciones de trabajadores sugirieron, al respecto, que se podría hacer referencia a los instrumentos pertinentes adoptados por otras organizaciones internacionales competentes. Se señaló que las indicaciones deberían estar en conformidad con las normas pertinentes de la OMI.

Una gran mayoría de Estados (75) estuvo de acuerdo en que la recomendación debería contener indicaciones sobre los servicios de consulta médica por radio. Algunos Estados señalaron que estas indicaciones deberían estar en conformidad con las normas de la OMI y con la Directiva 92/29/CEE del Consejo de la Unión Europea, o

que la cuestión se podía abordar haciendo referencia a otros instrumentos internacionales. También se propuso que las indicaciones fueran las mismas que las previstas para los buques mercantes. En algunas respuestas se mencionaron diversos detalles para su inclusión en la recomendación.

El *punto 59* contiene una disposición sobre los suministros médicos que se había incluido en el Convenio núm. 126 y prevé que los Miembros deberían establecer una lista de suministros y equipo médicos que deben llevarse a bordo. En el *punto 61* se aborda la cuestión de la formación básica en primeros auxilios. Entre los instrumentos a los que se hace referencia cabría citar, por ejemplo, el Convenio STCW-F y algunos Códigos FAO/OIT/OMI. En el *punto 62* se introduce el concepto de formulario de informe médico normalizado, que se basa en el artículo 12 del Convenio núm. 164 y en una disposición del proyecto de convenio refundido sobre el trabajo marítimo. Un formulario normalizado de este tipo podría facilitar el tratamiento médico de los pescadores.

C4. CALIFICACIONES DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

P. C4, a) *¿Debería contener la recomendación indicaciones adicionales complementarias de las previstas en las normas internacionales relativas a la formación de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 34. Arabia Saudita, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Bélgica, Brasil, Canadá, Costa Rica, Dinamarca, Emiratos Arabes Unidos, España, Fiji, Finlandia, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Malasia, Mauricio, Mozambique, Nigeria, Omán, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, Trinidad y Tabago, Túnez, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), CCIAS (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 45. Argelia, Bahrein, Belarús, Benin, Bulgaria, Burundi, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salva-

dor, Eritrea, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Italia, Japón, Líbano, Lituania, México, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Panamá, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Rumania, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Turquía y Ucrania.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: FKSU (República de Corea), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), FTUS (Líbano), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc (Polonia), CNS Cartel Alfa (Rumania) y NCTL (Tailandia).

Otros: Confcooperative (Italia) y PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Alemania, República Árabe Siria y Tailandia.

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabwe).

Organización de trabajadores: UFAWU-CAW (Canadá).

Comentarios

MEDEF (Francia), *Irlanda*, *Noruega*, APOM (Panamá) y *Federación de Rusia* indican que la cuestión se aborda en el Convenio STCW-F.

Irlanda. La HSA no está de acuerdo.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

En caso afirmativo, ¿qué temas deberían abordar dichas indicaciones? P. C4, b)

CGT y UMAFLUP (Argentina), *Australia*, *Bélgica*, CGT (Brasil), *Canadá*, PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto), *Honduras*, *India*, *Mauricio*, *Portugal*, *República Árabe Siria*, SWTUF (Sudán), *Túnez*, *Venezuela* y *Zimbabwe* sugieren que las indicaciones relativas a la formación deberían abordar el tema de la seguridad y la salud a bordo de los buques pesqueros (por ejemplo, principios, cuestiones, riesgos, requisitos, procedimientos, técnicas y tendencias).

Argentina. La formación del personal de inspección a bordo.

CGT: La preservación de los recursos y el entorno marinos.

Bahrein. La formación práctica.

Bangladesh. Los peligros, la prevención y los procedimientos de emergencia.

Brasil. La formación profesional, las calificaciones y la readaptación profesional.

Croacia. PPDIV: Las nuevas tecnologías en el sector.

Dinamarca. Los requisitos necesarios para las calificaciones de los patrones de buques de pesca de menos de 24 metros de eslora que no figuren en el Convenio STCW-F, si no están incluidos en la parte obligatoria.

Egipto. GTUWA: Las especificaciones del puesto de trabajo y los empleos en el sector informal.

Emiratos Arabes Unidos. A partir de los 18 años, debería formarse a los trabajadores en cuestiones de seguridad y a los navegantes y maquinistas en nuevas tecnologías en las áreas de navegación y pesca.

España. Deberían armonizarse las distintas legislaciones nacionales con la finalidad de que los certificados y títulos expedidos tengan una validez internacional al responder a unos mínimos requisitos de formación comunes a todos los Estados.

Gabón. CSG: La readaptación profesional.

Guinea. SLIMAPG: La formación de los capitanes y los jefes de máquinas que no tengan formación académica, sino que hayan aprendido el oficio trabajando.

Honduras. La capacitación en el desempeño de las labores.

Indonesia. La formación en radiocomunicaciones para casos de emergencia y la formación en autosalvamento.

Italia. AGCI PESCA: Las descripciones de los puestos.

Malasia. Los buques de pesca que operan en alta mar.

Mauricio. Primeros auxilios y guardias.

Mozambique. Procedimientos y disciplina sobre la forma de llevar a cabo las operaciones de pesca sin dificultades, el cumplimiento de las horas de trabajo y los períodos de reposo, la conducta entre trabajadores y el trabajo en equipo.

Nigeria. Observadores y personal especial durante las tareas de investigación de pesca experimental.

Portugal. La formación profesional en materia marítima para puestos específicos, que deberá actualizarse periódicamente y tener en cuenta el tipo de barco y las nuevas tecnologías marítimas.

Qatar. La utilización de equipo de comunicaciones moderno, la gestión racional de los recursos pesqueros y los métodos de pesca favorables al entorno.

Federación de Rusia. La formación profesional y la readaptación profesional gratuitas, así como las fuentes de financiación.

Sudán. SWTUF: Economía y estudios de probabilidad, derechos de los trabajadores.

Trinidad y Tabago. Actividades o métodos pesqueros particulares.

Zimbabwe. Operaciones de rescate y calificaciones en materia de supervivencia.

ICMA. Debería consultarse al personal médico sobre qué tipo de recomendaciones deberían hacerse.

ICSF. Un manual de formación para las personas que trabajan en embarcaciones de pesca de pequeña escala, especialmente las que realizan largas distancias en sus operaciones de pesca.

Menos de la mitad de los Estados (34) estuvieron de acuerdo en que la recomendación incluyese disposiciones adicionales complementarias de las previstas en las normas internacionales relativas a la formación de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. Se propuso que en las indicaciones adicionales se abordasen, por ejemplo, cuestiones como: los riesgos, los peligros, la prevención y las tareas de emergencia; la seguridad y la salud en el trabajo; la formación de observadores y personal temporero; la modernización del equipo de comunicaciones; la gestión racional de la pesca; los métodos de pesca respetuosos del medio ambiente; las aptitudes de supervivencia; las operaciones de rescate, o el trabajo a bordo de embarcaciones dedicadas a la pesca en pequeña escala. No obstante, algunos Estados indicaron que esta cuestión ya estaba cubierta por las disposiciones del Convenio STCW-F. Una de las propuestas sugería proporcionar indicaciones sobre las calificaciones de los patrones de buques de pesca de menos de 24 metros de eslora que no están cubiertos por el Convenio STCW-F.

La Oficina observa que hubo más gobiernos que respondieron de forma negativa que afirmativa a la pregunta C4, a). En la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero también hubo opiniones dispares en relación con esta cuestión. Además, la Oficina observa que en el Documento FAO/OIT/OMI que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal de los buques pesqueros se proporciona en gran medida orientación sobre la formación. Por ello, la Oficina no está totalmente decidida con respecto a la inclusión en la recomendación de disposiciones más específicas en materia de formación. Sin embargo, teniendo en cuenta el impacto positivo de la Recomendación núm. 126, la Oficina también ha propuesto incluir (en el *punto 56*) orientación sobre los temas que se tratan en dicho instrumento, como una forma de apoyar el mantenimiento o establecimiento de instituciones y programas de formación.

C5. DISPOSICIONES CONTRACTUALES RELATIVAS AL TRABAJO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

¿Debería contener la recomendación indicaciones basadas en los elementos del Convenio núm. 114 acerca del contenido de los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros? **P. C5, a)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 67. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas,

Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT y SOMU (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA, Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 9. Australia, Belarús, China, Egipto, Grecia, Letonia, Lituania, Suecia y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: FTUS (Líbano) y APOM (Panamá).

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Alemania, República Checa, Costa Rica, Dinamarca, Líbano y Namibia.

Organización de empleadores: EMCOZ (Zimbabwe).

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Costa Rica. El INS no está de acuerdo.

Irlanda. La HSA no está de acuerdo.

Líbano. Siempre que la recomendación propuesta sea independiente del Convenio núm. 114, sobre todo porque se ha previsto revisarlo parcialmente, aunque todavía no se sepa de qué partes se trata.

En caso afirmativo, ¿deberían incluirse también en las indicaciones de la recomendación elementos que no figuran en el Convenio núm. 114? **P. C5, b), i)**

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 49. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República de Corea, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Jamaica, Kuwait, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Omán, Panamá, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos), CCIAB (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 17. Bahrein, Bangladesh, Belarús, Burundi, Chipre, Croacia, El Salvador, Guatemala, República Islámica del Irán, Italia, Japón, Líbano, México, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia y Suiza.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECOT (Tailandia).

Otros: AGCI PESCA y Confcooperative (Italia) y PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 16. Alemania, Australia, Austria, República Checa, China, Costa Rica, Dinamarca, Egipto, Grecia, Letonia, Lituania, Namibia, Noruega, República Arabe Siria, Suecia y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: FTUS (Líbano) y CDT (Marruecos).

Comentarios

Costa Rica. El INS no está de acuerdo

Honduras. Los contratos deberían estar escritos en la lengua del país.

P. 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 muerte?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 52. Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República de Corea, Cuba, Ecuador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Grecia, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Jamaica, Kuwait, Lituania, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Omán, Panamá, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPECA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), FKSU (República de Corea), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 5. Croacia, Egipto, Francia, Guatemala y Reino Unido.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), NEF (Namibia) y ECOT (Tailandia).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 25. Alemania, Arabia Saudita, Australia, Austria, Belarús, República Checa, China, Chipre, Costa Rica, Dinamarca, El Salvador, India, Italia, Japón, Letonia, Líbano, México, Namibia, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Suecia, Suiza y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: MEDEF (Francia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), ANDELAIPP (Panamá) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: FTUS (Líbano) y CDT (Marruecos).

Comentarios

Argentina. Debería ser obligatorio para cumplir efectivamente con el Código de Conducta de la FAO.

Australia. Las disposiciones propuestas no deberían aplicarse a los trabajadores cuya remuneración depende de que el trabajo en el barco produzca ganancias o beneficios cuantiosos, y cuya remuneración representa, total o parcialmente, una parte de esos beneficios o ganancias.

Burundi. La cobertura del seguro en caso de lesión, muerte o readaptación profesional debería figurar en el contrato de trabajo.

Costa Rica. El INS ha respondido que no, porque el Código de Trabajo de Costa Rica establece los requisitos mínimos que debe contener el contrato de trabajo para estos trabajadores.

España. Además, debería incidirse en el sistema salarial, estableciendo garantías para su recepción en la cuantía debida.

Filipinas. Debería cuantificarse la indemnización en relación con la naturaleza, el alcance y la gravedad de la lesión.

Noruega. En el convenio debería exigirse al armador que esté asegurado y que el contenido del mismo esté sujeto a negociación entre las organizaciones de empleadores y de trabajadores.

Panamá. APOM: La cobertura del seguro de accidentes para la tripulación por parte de los armadores.

Federación de Rusia. El armador/empleador debería contribuir obligatoriamente al pago del seguro de la tripulación; habría que establecer un principio de seguro voluntario de cobertura individual para la tripulación, que esté financiado en parte por el armador.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU

(Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido) y SALFU (Sierra Leona): Es esencial para dar efecto a las disposiciones pertinentes que figuran en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO.

ICMA. Aunque se pueda requerir a los operadores de buques que dispongan de seguros, tal requisito no debe desplazar las obligaciones de los operadores hacia sus tripulaciones o reducir su actual obligación jurídica de proporcionar asistencia médica a los miembros de la tripulación enfermos o lesionados mientras trabajan en el buque pesquero. Deberían introducirse especificaciones sobre prestaciones por fallecimiento.

ICSF. También podría resultar conveniente ofrecer indicaciones sobre el contenido de los contratos en las operaciones de pesca de varios días de duración del sector de la pesca en pequeña escala.

P. C5, c) *¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros (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)?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 67. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 8. Australia, República Checa, China, Egipto, Finlandia, Letonia, Lituania y Suecia.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobiernos: 7. Alemania, Costa Rica, Dinamarca, Líbano, Namibia, Panamá y Trinidad y Tabago.

Organización de empleadores: MEDEF (Francia).

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Ecuador, España e ICMA. Debería recomendarse un contenido mínimo del contrato, donde se aborden los principales derechos y obligaciones de ambas partes.

Arabia Saudita. El contrato debería ser aprobado además por las autoridades competentes, antes de su entrada en vigor, de forma que se garantice que ninguna de sus disposiciones crea un conflicto con la legislación nacional.

República Checa. Deberían aplicarse las disposiciones generales de la legislación laboral.

Fiji. Así se facilitaría la tarea del funcionario encargado de las atestaciones o de las atestigüaciones.

Filipinas. Quizás se necesite un árbitro de la autoridad competente para los contratos y artículos del acuerdo y, sobre todo, para las medidas disciplinarias y de despido.

Grecia. La disposición sólo debería abarcar a los miembros de la tripulación cuyas tareas tengan que ver con la seguridad de la navegación, y no con la pesca, que es una actividad económica.

India. Los requisitos deberían ser los mismos a los aplicados en la marina mercante.

Irlanda. La HSA no está de acuerdo.

Líbano. Depende de lo que ocurra con las disposiciones del Convenio núm. 114.

Malasia. Sólo en lo que se refiere a los buques pesqueros que operan en alta mar.

Mozambique. La claridad podría evitar los conflictos laborales.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU

(Ghana), KPI (Indonesia), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona): Dado el déficit de trabajo decente en la industria, dichas disposiciones son básicas para el desarrollo de la dimensión social de la pesca responsable.

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 42. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Benin, Brasil, Burundi, Canadá, República de Corea, Croacia, Cuba, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Fiji, Filipinas, Francia, Guatemala, Hungría, Irlanda, Japón, Kuwait, Mauricio, Mozambique, Nicaragua, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía y Ucrania.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), ANDELAIPP (Panamá) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), FKSU (República de Corea), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia) y USS (Suiza).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 33. Alemania, Australia, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bulgaria, República Checa, China, Ecuador, Egipto, Estonia, Finlandia, Grecia, Honduras, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Islandia, Italia, Jamaica, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, México, Myanmar, Países Bajos, Polonia, Reino Unido, Suecia, Trinidad y Tabago, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), MEDEF (Francia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECOT (Tailandia) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), FTUS (Líbano), APOM (Panamá), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal) y NCTL (Tailandia).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 7. Chipre, Costa Rica, Estados Unidos, Dinamarca, Namibia, Nigeria y Noruega.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos) y ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia).

Organizaciones de trabajadores: SLIMAPG (Guinea) y CDT (Marruecos).

Comentarios

Australia. Estas cuestiones se negocian entre el capitán o el armador del buque pesquero y la tripulación.

Costa Rica. El INS está de acuerdo.

Estados Unidos. USCIB: La recomendación debería incluir orientaciones sobre la manera de establecer los términos de la remuneración en los contratos y evitar así posibles malentendidos entre el trabajador y el empleador, pero no sobre los propios sistemas.

India. Existe un sistema inherente de remuneración exclusivo de los buques de pesca.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima y la HSA no están de acuerdo.

Japón. JSU: Al igual que ocurre con el «sistema de reparto de cuotas», no queda otra alternativa sino aceptarla, aunque sea perjudicial para la conservación de los recursos marinos.

En caso afirmativo, sírvase especificar las cuestiones que deberían incluirse.

P. C5, e)

CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), *Brasil*, UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), *Omán*, KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), *Sierra Leona*, SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka) y *Ucrania*: Debería contarse siempre con un salario mínimo garantizado.

Arabia Saudita. La estipulación en el contrato del reparto de la captura, especialmente en el caso de los pequeños pescadores, y un salario mínimo adicional en ciertos casos.

Argelia. El valor real de la captura y el método de reparto.

Argentina. Se podría establecer un «contrato de ajuste básico» mejorado por un convenio colectivo de trabajo. Las condiciones menos favorables serían nulas.

Benin. Un salario básico pagadero en caso de inmovilización del buque y una prima prorrateada de las capturas. Deberían tenerse en cuenta las zonas de operaciones, las calificaciones de los trabajadores y su situación.

Brasil. El sistema basado en una parte de la captura es un sistema de pago dentro del contrato de trabajo; no se trata de un sistema de trabajo.

Burundi. La remuneración y el reparto del sistema de capturas deberían incluirse en el contrato de trabajo para que no haya lugar a confusión o engaño. La autoridad competente debería supervisar los contratos de trabajo y ofrecer asesoramiento a los pescadores.

Canadá. UFAWU-CAW: Las horas de trabajo, las tareas previstas tanto en tierra como durante la faena, el reparto de los salarios, los gastos y los mecanismos de solución de conflictos.

Costa Rica. El INS cree que el sistema de reparto de capturas debe estar claramente establecido en el contrato, para minimizar roces entre patrón y trabajadores.

Croacia. PPDIV: El reparto de las capturas debería estar regulado más bien en términos de incentivo que de remuneración.

El Salvador. El porcentaje asignado por cada tonelada o fracción en los excedentes de producción.

Emiratos Arabes Unidos. El pago de las horas extraordinarias y una compensación por daños.

Eritrea. En caso de trabajo a destajo, debería haber un reparto equitativo y la remuneración debería ser suficiente para poder vivir.

España. El control en el proceso de la venta, con una adecuada información en aras de una mayor transparencia en la determinación de la cuantía del salario.

Fiji. La cuestión de si el reparto debería situarse en una escala descendente.

Filipinas. El porcentaje de reparto de la captura debería ser uniforme y específico (es decir, incluir partidas o cargas deducibles de las ganancias o el valor estimado de las capturas).

Francia. La definición de los gastos incurridos por el armador, la definición de los gastos comunes y el reparto entre armador y tripulación con variaciones en función del puesto.

Ghana. MDU: Una prima por tonelaje.

Guatemala. El porcentaje de utilidades según su puesto de trabajo en el barco y determinar el tiempo de entrega si el sistema es monetario.

Honduras. COHEP: Hay que tener en cuenta las diferentes formas de pago.

Japón. Cierta cantidad salarial garantizada de acuerdo con las horas trabajadas por las personas empleadas con arreglo al reparto de la captura. Con ello no se pretende fomentar el sistema de reparto.

Líbano. Habría que adoptar disposiciones relativas a la licencia remunerada en el sector de la pesca marítima.

Mauricio. El pago de las capturas incidentales y de los peces juveniles.

Mozambique. En el contrato deberían indicarse claramente la manera y fecha de pago (incluidas las horas extraordinarias).

Nueva Zelandia. Los principios recogidos en la Recomendación sobre los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 187) y un salario mínimo garantizado cuando el sistema se base en el reparto de la captura o el salario.

Nigeria. Reducir al mínimo los casos de patrones o miembros de la tripulación que venden la captura de forma ilegal.

Noruega. Esta cuestión tan importante y sensible puede convertirse en un obstáculo. Se podrían incluir orientaciones en este campo, que se hayan propuesto a través de acuerdos con los interlocutores sociales en la OIT.

Panamá. El cálculo del pago por producción.

Portugal. Se recomienda adoptar instrumentos que tengan en cuenta el hecho de que la forma de pago puede dar lugar a accidentes, si se supedita la remuneración a la cantidad de peces capturados.

Reino Unido. TUC: La protección de los salarios.

Federación de Rusia. El pago en forma de reparto individual a cada miembro de la tripulación y una remuneración mínima garantizada teniendo en cuenta los niveles de subsistencia mínimos en la región en cuestión.

República Árabe Siria. El pago al final de cada mes o, si la remuneración se basa en una parte de la captura, cada 15 días.

Sri Lanka. La responsabilidad por daños a las redes o la embarcación.

ICMA. Se podrían incluir orientaciones sobre el tiempo libre durante los viajes, la repatriación, la descripción del sistema de reparto, la contratación y la colocación.

ICSF. Un salario mínimo garantizado de acuerdo con las normas nacionales o una parte equivalente de la captura, y la prevención de la subevaluación de la captura de forma que la cantidad destinada a los trabajadores no disminuya.

La mayoría de los Estados (67) indicó que la recomendación debería contener indicaciones basadas en los elementos del Convenio núm. 114 acerca del contenido de los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros. No obstante, un porcentaje importante no apoyó dicha propuesta.

Muchos Estados (49) señalaron que las indicaciones también deberían incluir elementos que no figuran en el Convenio núm. 114. La mayoría (52) estuvo de acuerdo en que uno de esos elementos debería ser la cobertura de seguros para las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros en caso de lesión, enfermedad o muerte. Asimismo, se indicó que ese punto debería dar efecto a las disposiciones pertinentes del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO.

La mayoría de los Estados (67) señaló que la recomendación debería contener indicaciones sobre los contratos de trabajo o de enrolamiento para trabajar a bordo de buques pesqueros (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, y las circunstancias que dan lugar al desembarco).

Sólo en la mitad de las respuestas (42) se estimó que la recomendación debería contener indicaciones sobre los sistemas de remuneración y, cuando fuera apropiado, sobre los sistemas basados en el reparto de las capturas. En las respuestas negativas se señaló que estas cuestiones se negociaban entre el capitán o propietario del buque y la tripulación, o se sugirió que la recomendación incluyese indicaciones sobre los términos de la remuneración en los contratos, pero no sobre la naturaleza de los sistemas en sí. En las respuestas afirmativas se propuso que entre las cuestiones consideradas se incluyesen las siguientes: el valor real de la captura y el método de cálculo del reparto, una precisión clara del salario de base que ha de pagarse en caso de inmovilización del buque, unas primas proporcionales al reparto de las capturas, la precisión de los gastos incurridos por el propietario del buque, la precisión de los gastos comunes, las primas, el pago de las capturas incidentales de peces juveniles, los principios incluidos en la Recomendación núm. 187, el control del proceso de venta, la transparencia en cuanto a la determinación de los salarios que se pagan, o la protección de los salarios. Varias

organizaciones de trabajadores, así como diversos Estados, indicaron que se debería prever un salario mínimo.

El *punto 57* se basa en una disposición del Convenio núm. 114. El *punto 58* trata de promover la protección de los pescadores excluidos del ámbito de aplicación del convenio. Se podría considerar innecesaria esta disposición, teniendo en cuenta los *puntos 8 y 9* de las conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio.

C6. ALOJAMIENTO Y SUMINISTROS A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 73. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 7. China, India, Letonia, Lituania, Malasia, Myanmar y Suiza.

Organizaciones de empleadores: LEC (Letonia) y ECOT (Tailandia).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobiernos: 2. República Checa y Costa Rica.

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Arabia Saudita. Esto debería hacerse sobre la base de lo dispuesto en el Convenio núm. 126.

Argentina. Es necesario contar con una habitabilidad digna para evitar el hacinamiento y deben tenerse presentes los tiempos de navegación y la cantidad de tripulantes.

Brasil. Se deberían establecer disposiciones en relación con las condiciones de alojamiento y de modernización del alojamiento existente, cuando sea posible, para los buques nuevos y los que ya están en actividad.

Costa Rica. El INS está de acuerdo, ya que es parte del cumplimiento de las medidas de salud e higiene en el trabajo.

Estados Unidos. Las normas deberían ser coherentes con las de otras flotas industriales de la nación.

India. Se debería excluir a los buques tradicionales y motorizados que operan en aguas territoriales.

Líbano. Se debería tener en cuenta el tamaño del buque, las zonas de operaciones, el tiempo de permanencia en el mar y la existencia de un régimen de inspección adecuado.

Namibia. Como en el caso de los buques mercantes.

NEF: Deberían efectuarse inspecciones independientes de los buques en relación con la seguridad y otros aspectos, como el alojamiento y los comedores.

Países Bajos. Ese requisito debería estar en conformidad con la Directiva 93/103/CE del Consejo.

Omán. Debería hacerse sobre la base de lo dispuesto en el Convenio núm. 126.

Panamá. ANDELAIPP: Se debería clasificar el tipo y actividad del buque.

Portugal. Es indispensable para modernizar las flotas y mejorar las condiciones de trabajo y de descanso de la tripulación.

Qatar. En Qatar el alojamiento se controla como parte de la inspección anual de los buques pesqueros.

Federación de Rusia. Debería preverse que ese ámbito compete al Estado con respecto a todas las organizaciones, independientemente del tipo o forma de propiedad.

Serbia y Montenegro. Habría que excluir a las pequeñas embarcaciones dedicadas a la pesca artesanal de bajura.

Trinidad y Tabago. Ello evitaría alojamientos inadecuados y condiciones que no cumplan las normas mínimas al importar buques extranjeros.

ICMA. Dado que en algunos países no se inspeccionan los buques pesqueros, debería haber directrices sobre las normas mínimas de construcción y mantenimiento del alojamiento de la tripulación.

ICSF. Pero sólo para los buques dedicados a operaciones de pesca durante varios días.

P. C6, b) *¿Debería contener la recomendación indicaciones sobre las normas relativas al alojamiento y los alimentos y el agua potable?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 74. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Letonia, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 5. Bangladesh, República Islámica del Irán, Líbano, Lituania y Suecia.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina) y LEC (Letonia).

Otras respuestas

Gobiernos: 3. Kuwait, República Árabe Siria y Venezuela.

Organización de empleadores: ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CDT (Marruecos) y SWTUF (Sudán).

Comentarios

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca no está de acuerdo.

Federación de Rusia. La recomendación debería definir criterios uniformes con respecto a las disposiciones relativas al servicio de fonda y los suministros necesarios para la vida a bordo y especificar que esos gastos estarán libres de impuestos.

IMHA. Debería haber indicaciones en relación con las instalaciones sanitarias.

En caso afirmativo, ¿deberían esas indicaciones hacer referencia a los siguientes aspectos: **P. C6, c)**

— *construcción y ubicación;*

Gobiernos: 68. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL

(Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *ventilación;*

Gobiernos: 75. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *calefacción;*

Gobiernos: 70. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre,

República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *iluminación;*

Gobiernos: 73. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de

Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *dormitorios;*

Gobiernos: 74. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *instalaciones sanitarias;*

Gobiernos: 74. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador,

Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *ruido y vibración;*

Gobiernos: 72. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón),

MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *agua potable;*

Gobiernos: 76. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada, UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *alimentos;*

Gobiernos: 75. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China,

Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *otras cuestiones?*

Argentina, CCUOMM y SOMU (Argentina), *Panamá y Zimbabwe* proponen enfermería o servicios de enfermería.

CCUOMM (Argentina), GTUWA (Egipto), *Emiratos Arabes Unidos, India, Líbano, Mauricio, Panamá* y APOM (Panamá) proponen instalaciones y/o espacios de recreación, ocio y entretenimiento.

GTUWA (Egipto), *El Salvador, Irlanda* y APOM (Panamá) solicitan servicios y equipo para que la gente de mar pueda comunicarse, por ejemplo, con la familia, los amigos o el empleador que tengan en tierra.

Argentina. CCUOMM: Comedor, cocina y facilidades de lavandería.

Australia. Espacios con suficiente superficie y altura libre, comedores, vestuarios, lugares de descanso, primeros auxilios, limpieza del interior de las instalaciones e instalaciones que puedan cerrarse con llave.

Bélgica. Ropa de trabajo.

Benin. Aire acondicionado.

Brasil. Prevención de incendios.

República de Corea. FKSU: Aire acondicionado.

España. Vías y salidas de emergencia, medios de señalización y salvamento.

Líbano. Seguridad del equipo, como se indica en el Convenio SOLAS, para los buques comerciales. Se debería tener debidamente en cuenta la necesidad de prever algunos de los aspectos arriba mencionados para las pequeñas embarcaciones.

Mauricio. Instalaciones de comedor, vestuarios y espacio para ropa y objetos personales.

Portugal. Cocina, embarco y desembarco, organización y distribución del espacio, instalaciones eléctricas, vías y salidas de emergencia, y detección y control de incendios.

Federación de Rusia. Exención fiscal de los gastos del armador y de los miembros de la tripulación en el servicio de fonda, y condiciones normales de vida a bordo.

Sierra Leona. SALFU: Equipo de pesca y de seguridad.

Otros comentarios

Argelia. Se deberían establecer normas mínimas de obligado cumplimiento.

Fiji. Las cuestiones arriba mencionadas son necesarias para la salud de los trabajadores y la seguridad del entorno laboral.

Filipinas. Es necesario para preservar y promover el bienestar de los trabajadores a bordo de buques pesqueros.

Finlandia. Se deberían tener en cuenta otros aspectos en función de la eslora del buque y el tamaño de la tripulación.

Honduras. COHEP: Deben aceptarse las literas y el alojamiento en grupo, según el tamaño del buque.

Italia. Los buques pesqueros que operan a una distancia de hasta seis millas de la costa deberían quedar exentos.

Japón. Deberían preverse excepciones para los buques, en función del tonelaje, la eslora y el tiempo de permanencia en el mar.

Serbia y Montenegro. Habría que excluir a las pequeñas embarcaciones de pesca artesanal de bajura cuya permanencia en el mar sea inferior a ocho horas.

Namibia. Hace referencia al Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92) y al Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133).

Países Bajos. Ese requisito debe ajustarse a la Directiva 93/103/CE del Consejo.

Sudán. SWTUF: Esos aspectos revisten particular importancia a bordo de los buques grandes o que pasan largos períodos en el mar.

Ucrania. Se debería eximir a los buques dedicados a la pesca costera.

ICMA. La recomendación debería ofrecer indicaciones a los inspectores del Estado rector del puerto y del Estado de abanderamiento en relación con los requisitos del convenio. No es realista esperar que los operadores de buques independientes cumplan voluntariamente la recomendación si no reciben subvenciones o no se establecen obligaciones en materia de seguros.

ICSF. La calefacción sólo debería exigirse en latitudes frías.

¿Deberían las indicaciones precedentes sobre el alojamiento y los suministros a bordo de los buques pesqueros establecer distinciones en función de las siguientes consideraciones: **P. C6, d)**

— *eslora del buque;*

Gobiernos: 45. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Belarús, Benin, Brasil, Burundi, Canadá, China, República de Corea, Croacia, Ecuador, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Filipinas, Finlandia, Francia, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Mauricio, Mozambique, Nigeria, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez y Turquía.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *zona de operaciones;*

Gobiernos: 48. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Belarús, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, China, Cuba, Ecuador, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Grecia, India, Indonesia, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Malasia, Mauricio, Mozambique, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Polonia, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago y Túnez.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabue).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federa-

ción de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: ICMA e ICSF.

— *tonelaje;*

Gobiernos: 41. Arabia Saudita, Argelia, Austria, Belarús, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, China, República de Corea, Croacia, Ecuador, Egipto, Emiratos Arabes Unidos, España, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, India, Indonesia, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Mozambique, Myanmar, Nigeria, Panamá, Portugal, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), UNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona) y SWTUF (Sudán).

Otros: ICMA.

— *tiempo transcurrido normalmente en el mar por un buque pesquero;*

Gobiernos: 63. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Islandia, Jamaica, Japón, Kuwait, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia) COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CGT y SOMU (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto),

Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), ZZMiR (Polonia), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), ICMA e ICSF.

— *otras?*

Australia, CGT (Brasil), EFE (Eritrea), *Grecia*, COHEP (Honduras) e *ICSF* proponen que se determine la naturaleza de las operaciones de pesca y los métodos o tipos de pesca para tener normas aplicables.

Australia e *ICMA* proponen el número de miembros de la tripulación (habitual o máximo).

Argentina. El tipo de buque.

Benin. El tipo de captura.

Italia. AGCI PESCA: La potencia del motor.

Líbano. La clasificación del buque por una organización de normalización.

Sudán. SWTUF: Las creencias religiosas, como la prohibición de las bebidas alcohólicas y las drogas.

Trinidad y Tabago. Las características del buque.

Comentarios

Costa Rica. El INS está de acuerdo con todos los puntos.

Eritrea. No es preciso establecer distinciones en función de los puntos arriba mencionados.

Irlanda. La HSA responde afirmativamente en todos los casos.

Japón. JSU: Las operaciones a largo plazo con un buque con instalaciones de alojamiento deficientes, como las embarcaciones japonesas actualmente dedicadas a la pesca del atún, son anacrónicas y problemáticas desde un punto de vista humanitario.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo con todos los puntos.

Qatar. Cuanto más tiempo se pase en el mar, mayor será la necesidad de proporcionar alojamiento, alimentos y agua potable.

Trinidad y Tabago. ECA: Esos aspectos son importantes en caso de que se produzca un accidente en el mar y podrían utilizarse como mecanismo de supervisión de la seguridad y el funcionamiento del buque.

Venezuela. Se debería proporcionar a los trabajadores las condiciones necesarias para permanecer mucho tiempo en el mar.

Una gran mayoría de Estados (73) señaló que debería haber leyes y reglamentos nacionales relativos a la planificación y el control del alojamiento de la tripulación a

bordo de los buques pesqueros. Algunos indicaron que para ello debería tomarse como referencia la Directiva 93/103/CE del Consejo de la UE o el Convenio núm. 126. Una amplia mayoría (74) también estuvo de acuerdo en que la recomendación debería contener indicaciones sobre las normas relativas al alojamiento, los alimentos y el agua potable. La gran mayoría afirmó que esas indicaciones deberían hacer referencia a los siguientes aspectos: construcción y ubicación (68), ventilación (75), calefacción (70), iluminación (73), dormitorios (74), instalaciones sanitarias (74), ruido y vibración (72), agua potable (76) y alimentos (75). Entre las demás cuestiones propuestas cabe citar las siguientes: instalaciones de recreo y comunicaciones, servicios de enfermería, ropa de trabajo, aire acondicionado y prevención de incendios. En muchas respuestas se señaló que las indicaciones sobre el alojamiento y los suministros a bordo de los buques pesqueros deberían establecer distinciones en función de la eslora del buque (45), la zona de operaciones (48), el tonelaje (41) o el tiempo transcurrido en el mar (63). En otras se indicó que las distinciones podían basarse en el número de miembros de la tripulación, el tipo de captura, los métodos de pesca y las características del buque.

Véanse los comentarios sobre la pregunta B6.

C7. HORAS DE TRABAJO Y DESCANSO

P. C7, a) *¿Debería contener la recomendación indicaciones relativas a las horas de trabajo o períodos de descanso?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 69. Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Trinidad y Tabago, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos) ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de

Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), LO y TCO (Suecia), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA, ICSF e IMHA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 8. Arabia Saudita, Bahrein, Belarús, Ecuador, Estonia, República Islámica del Irán, Suecia y Tailandia.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina) y LEC (Letonia).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 5. Alemania, Costa Rica, Líbano, Países Bajos y Túnez.

Organización de empleadores: ECOT (Tailandia).

Comentarios

Costa Rica. El INS expresa su conformidad.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca expresa su disconformidad.

Líbano. Sólo en lo que respecta a las horas de descanso. Las horas de trabajo son difíciles de establecer, por la naturaleza propia de la pesca marítima, y deberían fijarse en las legislaciones nacionales.

Polonia. Sólo debería especificarse el período mínimo de descanso.

Túnez. Deberían incluirse indicaciones relativas a los períodos de descanso, pero no a las horas de trabajo, ya que quien fija el plan de trabajo a bordo de los buques pesqueros es el propietario, que es el único que puede establecer los horarios de embarco y desembarco.

IMHA. La industria pesquera no debería quedar excluida de las disposiciones marítimas contenidas en las legislaciones nacionales en lo que respecta a la protección de la salud, los contratos de empleo, la seguridad social (incluso para los extranjeros), los seguros, etc.

P. 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.*

Argelia, CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), República Checa, Myanmar, NEF (Namibia), Polonia, Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal) y NCTL (Tailandia) consideran que el período mínimo de descanso debería ser de ocho horas por cada período de 24 horas.

CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), Brasil, INS (Costa Rica), PPDIV (Croacia), España, Malasia, Nigeria y Federación de Rusia consideran que habría que fijar una jornada máxima de 12 horas diarias.

CCUOMM (Argentina), Bélgica, Emiratos Arabes Unidos, Letonia, KSM NSZZ Solidarnosc (Polonia) y Túnez consideran que el período mínimo de descanso no debería ser inferior a 10 horas por día.

Benin, Burundi, GTUWA (Egipto), Eritrea, Fiji, Filipinas, MDU (Ghana), Guatemala, Omán, Portugal, Serbia y Montenegro, SALFU (Sierra Leona), República Arabe Siria, NATUC (Trinidad y Tabago) y Zimbabwe abogan por que la jornada laboral no exceda de ocho horas.

UFAWU-CAW (Canadá), España, ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), SLIMAPG (Guinea), Qatar, Rumania y SALFU (Sierra Leona) consideran que el descanso mínimo entre jornadas debería ser de seis horas.

Argentina. CCUOMM: Se deberían prever seis horas de descanso continuado.

Australia. Algunas disposiciones de Australia prevén un descanso de diez minutos cada cuatro horas de trabajo.

Austria. Debería preverse un período mínimo de descanso continuado de 11 horas. Se debería posibilitar que los Estados ratificantes y los interlocutores sociales prolongaran dicho período de descanso mediante una reglamentación administrativa o un acuerdo. A este respecto, deberían tomarse en cuenta el Convenio sobre las vacaciones pagadas (revisado), 1970 (núm. 132) y el Convenio sobre el trabajo nocturno, 1990 (núm. 171).

Bélgica. Un promedio de 48 horas por semana calculado a partir de un período máximo de referencia de 12 meses. El período mínimo de descanso no debería ser inferior a 77 horas semanales. Las horas de descanso no debería repartirse en más de dos períodos, de los que uno debería ser de al menos seis horas; asimismo, el intervalo de tiempo entre dos períodos consecutivos de descanso no debería exceder de 14 horas.

Brasil. El número de días en el mar debería corresponderse con el número de días en tierra. CGT: Habría que tener en cuenta los obstáculos que pueden impedir la pesca.

Emiratos Arabes Unidos. Un máximo de 14 horas de trabajo y un tiempo de descanso dividido en dos períodos.

España. Debería haber mecanismos de descanso compensatorio.

Estados Unidos. En los Estados Unidos sólo existen disposiciones relativas a las horas de trabajo para los oficiales con licencia en buques de más de 200 TB que realizan rotaciones por turnos. En general, en estas disposiciones se tienen en cuenta la ruta del buque (fluvial, costera u oceánica) y la duración del viaje. Por ejemplo, en rutas «costeras» u «oceánicas», las personas con licencia que trabajen en turnos como maquinistas o realizando tareas de navegación deben disfrutar de al menos 10 horas de descanso al día, de las que seis han de ser continuadas; sin

embargo, existen excepciones en relación con las situaciones en las que las personas o los bienes puedan estar en peligro.

USCIB: El número máximo de horas de trabajo debería ser de 16 por cada período de 24 horas.

Estonia. Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia: El tiempo de trabajo no debería exceder de 14 horas por cada período de 24 horas.

Filipinas. Independientemente de la rentabilidad de sus operaciones de pesca, los empleadores tienen el deber de proporcionar a los trabajadores un período de descanso continuado de 24 horas tras seis días consecutivos de trabajo.

Francia. El período mínimo de descanso debería consistir en seis horas continuadas dentro de un período de descanso general que se ha de determinar.

Gabón. CSG: Teniendo en cuenta las disposiciones internas a bordo de los buques, deberían preverse diez horas de trabajo, ocho horas de sueño y seis horas de descanso por persona.

Guatemala. El tiempo de trabajo para la pesca en horario nocturno (desde las 6 de la tarde hasta las 6 de la mañana) no debería ser superior a seis horas.

Guinea. SLIMAPG: Seis horas de trabajo.

Japón. El tiempo máximo de trabajo — excepto las horas dedicadas a las operaciones pesqueras — debería ser de ocho horas por día y de 40 horas por semana. El período mínimo de descanso durante la realización de las operaciones pesqueras debería ser de 10 horas al día (excepcionalmente 18 horas en dos días si fuera necesario) o de ocho horas por día (excepcionalmente 16 horas en dos días si fuera necesario) según el tipo o el tonelaje del buque.

JSU: Aunque el establecimiento de un límite de horas de trabajo (por ejemplo, ocho horas al día) no es aceptable porque supondría un obstáculo para las operaciones, la recomendación debería contener disposiciones acerca del número máximo de horas de trabajo.

Mauricio. Los mismos que los previstos en el Convenio STCW de la OMI.

Myanmar. Diez horas de trabajo.

Namibia. NEF: Un promedio de 12 horas por cada día en el mar y de viaje, sin que se trabaje más de 16 horas seguidas.

Omán. Un máximo de 48 horas semanales. El período mínimo de descanso no debería ser inferior a 30 minutos por cada seis horas de trabajo.

Polonia. KSM NSZZ Solidarnosc: El período mínimo de descanso no debería ser inferior a 72 horas cada siete días. El tiempo de descanso no puede dividirse en más de dos períodos, uno de los cuales debería ser de al menos seis horas. Los intervalos de tiempo entre los períodos de descanso no deberían exceder de 14 horas.

Portugal. Se deberían realizar esfuerzos por ajustar el tiempo de trabajo a las horas normales de trabajo (por ejemplo, 40 horas semanales, dos días de descanso semanal y un intervalo de 11 horas entre días de trabajo). Dado el carácter estacional de ciertos tipos de pesca, se recomienda la utilización de mecanismos para promover la flexibilidad y adaptar las horas de trabajo. Las ventajas de estas medidas son: la mejora de la calidad de vida de los trabajadores, la posibilidad de compaginar la vida laboral con la vida familiar y la facilitación de la recuperación de las poblaciones de peces.

Qatar. Es importante distinguir entre períodos de descanso a bordo y períodos de descanso entre viajes. En Qatar, el tiempo de trabajo es de 48 horas semanales.

Rumania. CNS Cartel Alfa: El período máximo de trabajo debería ser de 10 horas al día.

Federación de Rusia. Uno de los períodos de descanso no debería ser inferior a ocho horas por cada período de 24 horas. Si fuera necesario, se podrían organizar tres turnos durante las operaciones de pesca.

San Vicente y las Granadinas. Seis horas de trabajo al día.

Sri Lanka. UFFC: El período mínimo de descanso entre viajes de pesca debería ser de un día y medio por cada cinco días en el mar, sin tener en cuenta las labores de mantenimiento de las redes o de equipamiento y preparación del buque.

Sudán. SWTUF: El tiempo dedicado a las operaciones de pesca no debería exceder de las seis horas al día.

Suiza. Diez horas de trabajo y, por lo menos, cinco horas de descanso.

Trinidad y Tabago. Debería preverse un período de descanso normal cuando el buque no esté faenando en el mar. Durante las operaciones de pesca, las horas de trabajo no pueden limitarse, ya que las interrupciones afectarían negativamente al volumen de pesca capturada.

Comentarios

Australia. No se recomienda el asesoramiento prescriptivo, sino más bien la adopción de directrices generales encaminadas a reducir los accidentes ocasionados por el cansancio. Tales directrices deberían proporcionar ejemplos de límites y disposiciones, en un marco de rendimiento, y tomar en consideración el tipo de trabajo, las condiciones preponderantes, el volumen de trabajo, la organización y los factores personales.

Bahrein. Dependiendo de las capturas, el período de descanso será intermitente (entre cada operación de pesca) o continuado.

Ecuador. Estos aspectos deberían regularse en el convenio vinculante.

Egipto. La administración del Estado de abanderamiento debería determinar estos aspectos.

Finlandia. Debería tenerse en cuenta la Directiva 93/104/CE del Consejo¹⁴.

Grecia. Se remite al apartado b) del artículo 17 de la Directiva 2000/34/CE.

Hungría. Las indicaciones deberían ser conformes a la Directiva 1999/63/CE del Consejo¹⁵.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima propone remitir a la Directiva pertinente de la UE.

Italia. Los límites deberían ser conformes a los previstos en el Convenio núm. 180. Confcooperative: Deberían tenerse en cuenta las diversas técnicas de pesca.

Jamaica. Depende del tipo de pesca.

Marruecos. CDT: Deberían tenerse en cuenta los diferentes tipos de buques y de pesca.

Namibia. Se remite al Convenio núm. 147.

Nueva Zelanda. Los mismos límites y disposiciones que los previstos en el Convenio STCW-F.

^{14,15} Véase el anexo II al presente informe.

Noruega. Las deliberaciones sobre esta cuestión deberían basarse en la Directiva 2000/34/CE. Habría que centrarse en los períodos mínimos de descanso.

Panamá. Deberían ser conformes al Convenio STCW-F.

APOM: Las disposiciones deberían ser conformes al Convenio núm. 180.

Reino Unido. En lo que respecta a los países de la UE, estas cuestiones están contempladas en las disposiciones de la Directiva 2000/34/CE.

Venezuela. Las horas de trabajo y los períodos de descanso deberían depender del tipo de pesca y de los peligros a que se exponen los trabajadores.

ICMA. Las disposiciones relativas a las horas de trabajo y de descanso deberían basarse en investigaciones científicas sobre el cansancio.

ICSF. Podría especificarse el período mínimo de descanso, pero no los límites del tiempo de trabajo.

La gran mayoría de los Estados (69) indicó que la recomendación debería contener indicaciones relativas a las horas de trabajo o períodos de descanso. Las respuestas a la pregunta de cuáles deberían ser los límites de las horas de trabajo o las disposiciones relativas a los períodos mínimos de descanso fueron numerosas y muy diversas. Varios países se remitieron a las disposiciones del Convenio STCW-F, a la Directiva 2000/34/CE del Consejo de la UE o al Convenio núm. 180.

Véase el comentario sobre la pregunta B8.

C8. SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

¿Deberían considerarse en la recomendación las siguientes cuestiones: **P. C8, a)**

— *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;*

Gobiernos: 72. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), MEDEF (Francia), CCIAB (Líbano), NEF

(Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *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;*

Gobiernos: 76. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *sistemas de gestión de la seguridad, cuando proceda;*

Gobiernos: 67. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Grecia, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *equipo de protección personal;*

Gobiernos: 79. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia

(Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *protección de la maquinaria;*

Gobiernos: 72. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Fiji, Filipinas, Francia, Grecia, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Suiza, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— registro y notificación de accidentes, lesiones y muertes;

Gobiernos: 77. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— investigación de los accidentes de trabajo;

Gobiernos: 73. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, República Checa, China, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Dinamarca, Ecuador, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Finlandia, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suecia, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia),

CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

— *otras cuestiones?*

Australia. Formación apropiada en materia de seguridad.

Bélgica. Enfermedades contagiosas.

Egipto. La investigación de los incidentes individuales entre los miembros de la tripulación.

España. Medios de salvamento y de lucha contra incendios (aspectos básicos de la seguridad a bordo de los buques de pesca).

Estados Unidos. La instauración de un sistema voluntario de notificación de cuasi lesiones y accidentes similar al utilizado por las administraciones federales del aire.

Francia. El uso de un sistema de gestión de la seguridad adaptado al tipo de buque pesquero.

Irlanda. La existencia a bordo de los buques de equipamiento de manejo e izado manuales y el establecimiento de un sistema uniforme de recopilación de datos, presentación de informes y notificación de los accidentes.

Mozambique. Un servicio de inspección para la seguridad del equipamiento.

Noruega. La evaluación y la gestión sistemáticas de los riesgos y el establecimiento de comisiones tripartitas de prevención de accidentes conjuntas a bordo de los buques y a escala regional.

Trinidad y Tabago. ECA: El número de trabajadores.

ICMA. Orientaciones sobre la notificación de muertes y accidentes a los parientes más cercanos, la facilitación de información a dichos familiares a partir de las investigaciones realizadas y la posibilidad de disponer de servicios de comunicaciones para el uso privado de la tripulación.

Comentarios

Argentina. Con referencia a la notificación de accidentes, debería contemplarse la posibilidad de establecer formularios normalizados para esta rama de actividad.

Australia. Muchas de estas cuestiones se tratan en las normas de la OMI y en los Convenios de la OIT núms. 155, 133 y 92.

Canadá. UFAWU-CAW: Las normas relativas a la seguridad y la salud deberían ser iguales a las proporcionadas en tierra.

Costa Rica. El INS expresa su conformidad con todas las cuestiones.

Honduras. COHEP: Debe proveerse información en el idioma de los marinos de que se trate.

Irlanda. La Directiva 93/103/CE del Consejo debería revisarse para que incluyera los buques de 10 metros o más de eslora.

Letonia. Dirección Nacional de Pesca: Los derechos y obligaciones, el equipo de protección personal y la protección de la maquinaria.

Líbano. Debería tenerse debidamente en cuenta el tamaño del buque y su ámbito de operaciones, ya que los sistemas de gestión de la seguridad, por ejemplo, podrían no ser necesarios en las embarcaciones de pesca.

Mozambique. De esta forma se garantiza que las actividades de pesca se realicen con éxito evitando el riesgo de accidentes, lesiones y muertes y que el equipo utilizado sea el más apropiado para la protección de las personas que trabajan a bordo de los buques pesqueros.

Países Bajos. Este requisito debería ser conforme a la Directiva 93/103/CE del Consejo.

La gran mayoría de los Estados indicó que en la recomendación deberían abordarse los siguientes aspectos: la 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 (72); los 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 (76); los sistemas de gestión de la seguridad, cuando proceda (67); el equipo de protección personal (79); la protección de la maquinaria (72); el registro y la notificación de accidentes, lesiones y muertes (77), y la investigación de los accidentes de trabajo (73). Otras cuestiones propuestas fueron las siguientes: la formación en materia de seguridad; las enfermedades contagiosas; la inspección; la evaluación y la gestión de los riesgos; la creación de comités conjuntos tripartitos de prevención de accidentes a bordo de los buques o a escala regional; un sistema voluntario de notificación de lesiones o muertes a los familiares; directrices acerca de la notificación de muertes y accidentes a los familiares más cercanos; la facilitación de información a dichos familiares a partir de investigaciones, y el suministro de instalaciones de comunicación para el uso privado de la tripulación.

En los *puntos 63 a 68* se proporciona orientación adicional en relación con la seguridad y la salud en el trabajo de los pescadores. El *punto 66* contiene una lista de cuestiones que deberían tratarse, en la medida en que sea viable y de acuerdo con las condiciones del sector pesquero. En el *punto 67* se trata de responder a las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero. El *punto 68* se basa en una disposición de la Recomendación sobre la lista de enfermedades profesionales, 2002 (núm. 194). Esta última disposición también podría ser pertinente para la cuestión de la protección de la seguridad social.

C9. SEGURIDAD SOCIAL

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 71. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Bahrein, Belarús, Bélgica, Bangladesh, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, República Checa, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 5. Australia, China, Finlandia, Grecia y Países Bajos.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), LEC (Letonia) y NEF (Namibia).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 5. Costa Rica, Dinamarca, Nigeria, Suecia y Trinidad y Tabago.

Comentarios

Arabia Saudita. Debería efectuarse un estudio sobre las condiciones de trabajo de los pescadores y su entorno social para determinar las categorías que deberían incluirse en las disposiciones relativas a la seguridad social.

Argentina. En la ley federal de pesca se establece la creación de un registro de todas las personas que se dedican a esta actividad y de los empleadores afiliados al Sistema de Riesgos del Trabajo. Esto es necesario, máxime teniendo en cuenta el desgaste físico de los trabajadores del sector pesquero, la peligrosidad del trabajo y la duración más reducida de su vida activa.

Australia. Las normas de seguridad social de la OIT ya se aplican a la industria pesquera.

Brasil. Los pescadores deberían tener derecho a una pensión de vejez, una pensión por el tiempo de servicio cumplido, prestaciones por fallecimiento, prestaciones de invalidez, seguro de accidente de trabajo y seguro de desempleo para el período durante el cual se prohíba la captura de determinadas especies, en el caso de la pesca artesanal que se basa exclusivamente en la actividad del núcleo familiar.

Costa Rica. El INS está de acuerdo.

España. Debería incluirse una lista de prestaciones a que tengan derecho los pescadores previendo la posibilidad de ampliarla.

Filipinas. El objeto es asegurar que se contemplen con un criterio igualitario los intereses y las condiciones de bienestar de los armadores/operadores y de los trabajadores de los buques pesqueros, además de crear un clima propicio a la comprensión y cooperación y al acuerdo mutuo.

Finlandia. Puesto que la organización, la estructura y la administración de los regímenes de seguridad social varían considerablemente según los países, es imposible proporcionar indicaciones de alcance mundial.

Grecia. Es una cuestión que debería estar prevista en la legislación del Estado del pabellón y/o Estado de la nacionalidad.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima está en desacuerdo.

Japón. Habida cuenta de la condición de empleo particular de las personas a bordo de los buques pesqueros, no debería haber indicaciones generales sobre las disposiciones relativas a seguridad social.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca está en desacuerdo.

Libano. Habida cuenta del contenido del Convenio núm. 102, sería importante disponer de indicaciones para prever un mínimo de prestaciones de seguridad social.

Nigeria. Habría que prever protección y remuneración adecuada para los trabajadores y sus familias.

Noruega. Los pescadores deberían tener el mismo nivel de protección social que los trabajadores en general debido a la naturaleza de su relación de trabajo. Deberían estar comprendidos los pescadores remunerados según el sistema de pesca a la parte, que son «trabajadores

independientes». Habría que incorporar a los pescadores al sistema de seguridad social de todos los trabajadores.

Países Bajos. No hay necesidad de disposiciones especiales porque los trabajadores del sector pesquero reciben el mismo trato que las otras categorías de trabajadores.

Panamá. APOM: Con excepción de las embarcaciones artesanales cuyo único operador es el dueño, todos los empleados deberían tener acceso a un régimen de seguridad social.

Portugal. A condición de que sean las mismas que para los demás trabajadores.

Qatar. No obstante, las condiciones de trabajo son diferentes según el país de que se trate, los salarios de los buques pesqueros suelen basarse en el régimen de reparto de las capturas y los trabajadores se consideran independientes.

Reino Unido. TUC: El TUC propuso en la reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2003 el lanzamiento de una campaña de ratificación universal de los principales instrumentos en materia de seguridad social y de seguridad y salud en el trabajo, puesto que éstos abarcan los principios que son elementos fundamentales del trabajo decente.

Federación de Rusia. Una disposición debería garantizar la cobertura de la seguridad social de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros que estén registradas en un registro secundario o cuyos servicios hayan sido contratados por armadores/empleadores extranjeros.

Suecia. Habría que incorporar a los pescadores en el sistema de seguridad social destinado a todos los trabajadores.

ICSF. Independientemente de la existencia de un sistema de seguridad social nacional, el sector de la pesca debería quedar comprendido en el ámbito de la seguridad social, habida cuenta del carácter arriesgado de esta actividad.

P. C9, b) *¿Deberían incluirse en esas indicaciones las siguientes prestaciones? Sírvase indicar las razones de su elección:*

— *atención médica;*

Gobiernos: 63. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Malasia, México, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL

(Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de enfermedad;*

Gobiernos: 61. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de vejez;*

Gobiernos: 57. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Armadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

— *prestaciones en caso de accidente de trabajo;*

Gobiernos: 66. Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de maternidad;*

Gobiernos: 53. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Filipinas,

Francia, Honduras, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Mauricio, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de invalidez;*

Gobiernos: 62. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, México, Mozambique, Myanmar, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de supervivientes;*

Gobiernos: 55. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bangladesh, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Francia, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, México, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Arabe Siria, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB (Líbano), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones de desempleo;*

Gobiernos: 47. Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Guatemala, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Líbano, Mauricio, Mozambique, Nigeria, Noruega, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, Serbia y Montenegro, Suiza, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), CCIAB (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

— *prestaciones familiares.*

Gobiernos: 49. Alemania, Argelia, Argentina, Austria, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Eritrea, España, Estonia, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Líbano, Mauricio, México, Mozambique, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Panamá, Polonia, Portugal, Reino Unido, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Tailandia, Túnez, Turquía, Ucrania y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano) y ECA (Trinidad y Tabago).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

Comentarios

Brasil. Sólo se deberían conceder prestaciones de supervivientes cuando la legislación nacional no prevea prestaciones de desempleo o prestaciones en caso de accidente de trabajo o en caso de enfermedad.

Costa Rica. El INS señala todas las prestaciones excepto la de desempleo.

Croacia. PPDIV: Las prestaciones de desempleo dependen del tiempo durante el cual se haya permanecido en el mar.

Egipto. Dado el carácter penoso del trabajo a bordo de los buques pesqueros y los riesgos de accidente que conlleva, estos trabajadores y sus familias necesitan asistencia.

España. Sería conveniente recomendar la aplicación de un recargo de las prestaciones en el supuesto de que el accidente de trabajo tenga como causa directa la falta de adopción de medidas de seguridad y salud en el trabajo.

Estados Unidos. USCIB: Los pescadores que aportan su contribución al fondo de seguridad social del Estado deberían tener acceso a los mismos beneficios que los demás trabajadores. En los Estados Unidos, la atención médica está prevista en el sistema de seguro privado y no es obligatoria. Las prestaciones de vejez se definen en los distintos Estados sobre la base de las modalidades de admisibilidad y prestaciones que éstos ofrecen. Las prestaciones en caso de accidente de trabajo sólo deberían aplicarse a los accidentes relacionados con el empleo o la función desempeñada, de conformidad con la legislación y la práctica nacional. No hay prestaciones de maternidad excepto en el marco de las políticas de seguro privado por discapacidad. Se conceden prestaciones de desempleo si se reúnen los requisitos exigidos por la legislación y la práctica nacionales. No hay prestaciones por enfermedad, invalidez, ni prestaciones familiares.

Fiji. Las prestaciones de seguridad social deberían ser similares a las previstas para los demás trabajadores del país, a condición de que se trate de un buque registrado.

Filipinas. No obstante, deberían quedar excluidos los buques pesqueros que faenan en la zona de operaciones «E».

Francia. En Francia, el sistema de seguridad social de la gente de mar abarca las distintas ramas de los seguros — accidentes, enfermedad, maternidad, invalidez, seguro de vida, vejez — y las prestaciones familiares. El riesgo relacionado con el desempleo es objeto de un sistema específico.

Honduras. COHEP: El trabajador debería cumplir el requisito de pagar los correspondientes aportes que dan acceso a la seguridad social. Esto debería ser opcional para los trabajadores independientes.

Irlanda. La HSA no está de acuerdo con respecto a la atención médica, las prestaciones de vejez, las prestaciones en caso de accidente de trabajo y las prestaciones familiares.

Italia. Confcooperative: Preconiza la igualdad efectiva con los demás trabajadores marítimos.

Jamaica. Las prestaciones de vejez deberían basarse en las condiciones de empleo. Las indicaciones deberían ser de carácter general y tomar en consideración las condiciones existentes en los países en desarrollo.

Japón. El convenio debería clasificar las prestaciones. La expresión en inglés «family benefit» (prestaciones familiares) no es clara.

Libano. FTUS: Los trabajadores del sector pesquero se ven privados de ingresos durante el invierno debido a las condiciones en el mar.

Mauricio. En la recomendación sólo se deberían incluir las prestaciones de enfermedad, maternidad, desempleo y familiares, mientras que las demás deberían incluirse en el convenio.

Noruega. Por el carácter arriesgado de la pesca, las prestaciones en caso de fallecimiento, enfermedad y accidente son especialmente importantes para los pescadores y sus familias. En Noruega hay un sistema de seguridad social especial para los pescadores: las contribuciones aportadas con cargo a su «participación en el producto de la pesca» financian la mayor parte de sus costos sociales. Actualmente hay en Noruega en proceso de preparación disposiciones para conceder a los pescadores las prestaciones de seguridad social aplicables a los demás trabajadores.

Omán. El Ministerio de Agricultura y Pesca está de acuerdo con todas las prestaciones mencionadas.

Portugal. Se podría prestar atención médica en el marco de los servicios sanitarios nacionales o del sistema de seguridad social.

Qatar. Salvo las prestaciones relacionadas con los accidentes de trabajo, las demás prestaciones no son aplicables a quienes trabajan a bordo de buques pesqueros, especialmente si no son nacionales (por ejemplo, trabajadores migrantes).

Reino Unido. Las «prestaciones en caso de accidente de trabajo» sólo deberían aplicarse para los pescadores que son empleados asalariados y que, por ende, se benefician de las mismas prestaciones que los marinos. El régimen relativo a los accidentes de trabajo del Reino Unido no abarca a los trabajadores independientes, restricción que también se aplica a los pescadores remunerados según el sistema de pesca a la parte.

ICMA. Como no se exige a la mayoría de las tripulaciones de los buques pesqueros que posean documentos de marinos mercantes y, por consiguiente, que cursen la formación oficial

que reciben muchos marinos mercantes, generalmente desconocen sus derechos y las posibles prestaciones.

La gran mayoría de los Estados (72) estuvo de acuerdo en que en la recomendación deberían incluirse indicaciones relativas a la seguridad social para las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. Algunos afirmaron que esta cuestión debería ser de la competencia de la legislación y los reglamentos nacionales del Estado del pabellón, que las normas en materia de seguridad social ya se aplican al sector pesquero, o que los pescadores deberían ser objeto del mismo trato que las demás categorías de trabajadores. Se manifestaron distintos grados de apoyo por lo que se refiere a indicaciones sobre las prestaciones de atención médica (63), de enfermedad (61), de vejez (57), en caso de accidente de trabajo (66), de maternidad (53), de invalidez (62), de supervivientes (55), de desempleo (47) y las prestaciones familiares (49). En muchas respuestas se formularon observaciones en particular acerca de la importancia de las prestaciones en caso de accidente de trabajo, las prestaciones de atención médica y las de supervivientes, teniendo presentes los riesgos inherentes al sector pesquero.

El *punto 69* proporciona orientación sobre medios a través de los cuales los Estados Miembros podrían medir los progresos alcanzados en relación con la extensión progresiva de la protección de la seguridad social a todos los pescadores.

El *punto 70* se basa en el artículo 38 del Convenio núm. 102 y en el artículo 9, párrafo 3, del Convenio núm. 121.

El *punto 71* se basa en el artículo 70 del Convenio núm. 102 y en el artículo 23 del Convenio núm. 121.

El *punto 72* proporciona orientación sobre la protección de los derechos de los pescadores extranjeros que trabajan en buques que enarbolan la bandera de un Estado Miembro.

C10. REGISTRO DE LAS PERSONAS QUE TRABAJAN A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

¿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? P. C10, a)

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 67. Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Austria, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundí, China, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estonia, Fiji, Filipinas, Francia, Grecia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, México, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Omán, Polonia, Por-

tugal, Qatar, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Suiza, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), MEDEF (Francia), COHEP (Honduras), LEC (Letonia), CCIAB y CCIAS (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 10. Australia, Dinamarca, Finlandia, Japón, Nueva Zelanda, Países Bajos, Reino Unido, Rumania, Suecia y Trinidad y Tabago.

Organizaciones de empleadores: USCIB (Estados Unidos) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia) y FTUS (Líbano).

Otros: PVIS (Países Bajos).

Otras respuestas

Gobiernos: 5. Canadá, República Checa, Estados Unidos, Panamá y Tailandia.

Organizaciones de trabajadores: SLIMAPG (Guinea), SWTUF (Sudán) y USS (Suiza).

Comentarios

Arabia Saudita, Brasil, Noruega y Venezuela señalan que los registros permiten recopilar estadísticas precisas sobre la fuerza de trabajo en el sector pesquero.

Brasil, Burundi, España, Fiji, COHEP (Honduras), Mozambique, Portugal, Qatar y TUC (Reino Unido) consideran que esto es esencial para las autoridades competentes en cuestiones como la supervisión de la seguridad, el control del trabajo en los buques pesqueros o el control del cumplimiento de la legislación (por ejemplo, en materia de salud y seguridad social).

Arabia Saudita. A efectos de que se tengan debidamente en cuenta los aspectos relativos a la seguridad y para poder consultar los registros en caso de problemas entre los pescadores y los empleadores.

Argelia. Está de acuerdo a los efectos de un mejor seguimiento de la carrera de los trabajadores marítimos inscritos en el registro.

Argentina. Considera importante que exista una relación más estrecha entre los organismos involucrados.

CAPeCA/CALAPA/CAPA: Este registro debería ser administrado en forma tripartita.

Bangladesh. Es necesario para identificar a los trabajadores del sector pesquero.

Brasil. Debería haber un registro nacional de pesca a los efectos de las políticas de fomento del sector.

Canadá. UFAWU-CAW: Con demasiada frecuencia, se desconoce la identidad de las personas que están a bordo.

Costa Rica. El INS considera necesario que la autoridad portuaria lleve un registro del personal que trabaja en cada buque.

Estonia. No es esencial que se lleve un registro específico para los pescadores, puesto que éstos pueden estar inscritos en el registro nacional de la gente de mar.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima y la HSA no están de acuerdo.

Japón. El registro no es el único medio que existe para proteger a los trabajadores a bordo de los buques pesqueros. Esta disposición no es pertinente puesto que ningún convenio sobre buques mercantes contiene tal requisito.

Noruega. Sería útil conocer el número y la identidad de los pescadores a los efectos de las políticas de desarrollo.

Omán. El registro contribuye a reglamentar la profesión, reúne información sobre sus problemas y condiciones de trabajo, y facilita la realización de estudios y encuestas acerca de la legislación en la materia.

Panamá. Esto sería casi imposible ya que el único control que podría llevarse es el del número de las licencias expedidas por categoría.

Portugal. Con el fin de disponer de información sobre las personas que se encuentran a bordo en el caso de producirse accidentes graves (por ejemplo, naufragios).

Reino Unido. Debería mantenerse un registro de las personas certificadas.

Federación de Rusia. Debería haber una disposición sobre la responsabilidad de la administración marítima portuaria.

Sri Lanka. UFFC: Deberían excluirse los buques de las categorías «D» y «E».

Sudán. SWTUF: Esos registros se establecen especialmente para las emergencias y los servicios de atención médica.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), RPRRKh (Federación de Rusia) y SALFU (Sierra Leona): Esto es esencial para la planificación de la mano de obra.

ICMA. Los buques pesqueros suelen contratar a personas sin formación y no calificadas. Esta práctica aumenta los riesgos de accidentes en general y, en particular, de accidentes fatales de estas personas y de los demás miembros de la tripulación.

La mayoría de los Estados (67) indicó que la recomendación debería incluir disposiciones relativas al mantenimiento por la autoridad competente de un registro de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. Entre las razones invocadas al respecto figuran las siguientes: permitiría un mejor seguimiento de la carrera de los trabajadores marítimos registrados; podría utilizarse para promover el sector, recopilar estadísticas y controlar o supervisar la salud y la seguridad; por razones de seguridad; para facilitar los estudios sobre el trabajo en el sector pesquero, y para controlar la contratación de personas no calificadas y sin formación. En algunas respuestas se indicó que ese registro sería innecesario, inadecuado o imposible de mantener. En otras se indicó que los pescadores podían inscribirse en el registro nacional de la gente de mar. Se señaló que se debería disponer de información sobre las personas a bordo en caso de accidente.

La Oficina observa que hubo un apoyo mayoritario respecto de la disposición relativa al mantenimiento de un registro de pescadores. En la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero también se expresó un apoyo limitado con respecto a la inclusión de dicha disposición. Sin embargo, se han expresado preocupaciones en relación con su objetivo. La Oficina consideró que podría haber diversas razones para llevar dicho registro, la mayoría de las cuales se mencionaron en las respuestas. Tras una mayor consideración, no se ha propuesto una disposición aparte sobre estos registros, ya que sería más conveniente que esto se tratara en partes separadas del convenio propuesto o de la recomendación propuesta. Sin embargo, se ha incluido una disposición (*punto 27*) en el convenio que establece que todo buque debería llevar una lista de los pescadores que se encuentran a bordo, y que debería haber una copia de la misma en tierra. Esto es fundamental a efectos de la seguridad y del salvamento y a fin de contactar a las personas que se encuentran en tierra (por ejemplo, médicos o personas a cargo) en casos de emergencia en el mar.

C11. OBSERVADORES PESQUEROS

P. C11, a) *¿Deberían preverse en la recomendación indicaciones relativas a las condiciones de trabajo de los observadores pesqueros a bordo de buques pesqueros?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 54. Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Croacia, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Filipinas, Grecia, Guatemala, Hungría, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Jamaica, Japón, Kuwait,

Líbano, Lituania, Mauricio, Mozambique, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, República Árabe Siria, Tailandia, Trinidad y Tabago, Túnez, Ucrania y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM y SOMU (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), PPDIV (Croacia), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), SLIMAPG (Guinea), CDT (Marruecos), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), RPRRKh (Federación de Rusia), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: AGCI PESCA (Italia) e ICMA.

Respuestas negativas

Gobiernos: 22. Alemania, Arabia Saudita, Australia, Belarús, Bélgica, China, República de Corea, Cuba, Fiji, Finlandia, Francia, Honduras, India, Italia, Letonia, Malasia, México, Países Bajos, Suecia, Suiza, Turquía y Venezuela.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), MEDEF (Francia), LEC (Letonia), CCIAS (Líbano) y ECOT (Tailandia).

Organizaciones de trabajadores: CGT y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), FTUS (Líbano), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), SALFU (Sierra Leona) y NCTL (Tailandia).

Otros: CCE (Bélgica), Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos) e ICSF.

Otras respuestas

Gobiernos: 6. Austria, República Checa, Chipre, Costa Rica, Dinamarca y Panamá.

Comentarios

Costa Rica. El INS está de acuerdo.

Irlanda. La Oficina de Inspección Marítima y la HSA disienten.

Líbano. Sí, pero a condición de que el buque desarrolle sus actividades en una ZEE de otro Estado.

Panamá. Primero habría que definir las funciones de los «observadores pesqueros» en el buque, ya que éste es un convenio que contempla las obligaciones del armador y de la tripulación en relación con el trabajo a bordo de buques pesqueros.

P. C11, b)

En caso afirmativo, ¿qué debería incluirse en esas indicaciones?

Argelia, CCUOMM (Argentina), Bulgaria, Egipto, GTUWA (Egipto), El Salvador, España, Filipinas, Jamaica, Japón, Omán, Portugal, Qatar, SWTUF (Sudán), Trinidad y Tabago e ICMA sugieren que se incluya en esas indicaciones la cuestión del alojamiento.

Argelia, Bahrein, Canadá, Ecuador, India, Nigeria, ANDELAIPP (Panamá), Federación de Rusia, SALFU (Sierra Leona) y SWTUF (Sudán) proponen que las indicaciones hagan referencia a los derechos, las competencias y atribuciones propias de las funciones y/o responsabilidades y cometidos de los observadores pesqueros, de manera de no interferir con el trabajo a bordo de buques pesqueros.

Argelia, Bulgaria, España, Omán, Portugal y Trinidad y Tabago proponen que las indicaciones se refieran a los alimentos y al agua.

Bahrein, GTUWA (Egipto), Eritrea, España, CDT (Marruecos), Omán, Qatar, Serbia y Montenegro, Tailandia, Trinidad y Tabago y Zimbabwe recomiendan que se incluyan en esas indicaciones las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo.

Bahrein, Myanmar, Nigeria, Serbia y Montenegro y Trinidad y Tabago recomiendan indicaciones sobre las prestaciones de seguridad social.

Filipinas, India y Sierra Leona sugieren incluir indicaciones sobre la remuneración.

Bahrein. El examen médico y las calificaciones.

Bulgaria. La atención médica.

Emiratos Arabes Unidos. El pago de las horas extraordinarias.

Eritrea. EFE: Las horas de trabajo, las vacaciones anuales y la licencia por enfermedad y por motivos familiares, y los días festivos oficiales.

España. Aspectos relativos a su seguridad a bordo, alimentación, asistencia sanitaria y medidas de salvamento y alojamiento.

Estados Unidos. USCIB: La protección contra actos de injerencia o de acoso por parte de miembros de la tripulación en el desempeño del trabajo.

Gabón. CSG: La necesidad de cerciorarse de que los observadores no sean portadores de ninguna enfermedad y de que su indumentaria de trabajo se desinfecte antes de subir a bordo.

Guinea. SLIMAPG: Horas de trabajo, duración y lugar del trabajo.

Mozambique. Los instrumentos y el equipo que permiten a los observadores desempeñar sus funciones satisfactoriamente.

Nueva Zelandia. No se debería obstaculizar la labor de los observadores y se los debería tratar con respecto y cortesía.

Omán. La atención médica.

Panamá. APOM: Las inspecciones oculares periódicas por la autoridad competente.

Portugal. Un equipo de protección individual apropiado.

Serbia y Montenegro. Los contratos.

Sudán. SWTUF: Los incentivos, las horas extras y los gastos de viaje.

ICMA. Familiarización con las actividades de pesca en el tipo de buque pesquero en el que se habrá de trabajar.

Comentarios

CGT (Brasil), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), *Jamaica, Mauricio, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Reino Unido y Serbia y Montenegro.* Los observadores pesqueros deberían tener por lo menos los mismos derechos e iguales condiciones de vida que los miembros de la tripulación a bordo de buques pesqueros.

Brasil. Se deberían incluir disposiciones similares a las previstas en la Convención UNCLOS.

Estados Unidos. Cualquier indicación debería guardar relación con los cometidos de los observadores pesqueros y no de los trabajadores del sector.

Irlanda. Los observadores deben llevar un cuaderno de verificación de la seguridad del buque en materia de equipos, servicios de bienestar, equipos de emergencia, etc., de manera que durante un período determinado sólo se seleccionen para los estudios los buques que apliquen normas de seguridad satisfactorias.

Líbano. En las indicaciones deberían tenerse en cuenta la Convención UNCLOS y la protección del medio ambiente marino del lugar en que se pesca. El Estado ribereño correspondiente debería supervisar las operaciones.

Noruega. Las personas que trabajan a bordo durante períodos cortos o largos deberían estar protegidas por los reglamentos de seguridad. El capitán y la tripulación deben estar preparados para acoger a los observadores. Las indicaciones deberían hacer hincapié en que se garanticen las mejores condiciones posibles para los observadores, que de esa forma aportarán una contribución eficaz a una práctica normal de la pesca.

La mayoría de los Estados (54) señaló que la recomendación debería proporcionar indicaciones sobre las condiciones de trabajo de los observadores pesqueros a bordo de los buques pesqueros. Sin embargo, en un número importante de respuestas se sostuvo lo contrario. Se sugirió que las mencionadas indicaciones podrían abarcar: los derechos y obligaciones, el alojamiento, el agua y los alimentos, la seguridad y salud en el trabajo, la seguridad social, el examen médico, las calificaciones, las horas de trabajo, la licencia, la protección contra la interferencia en el desempeño de las funciones y la familiarización con las operaciones de pesca.

En la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, sin embargo, los participantes trabajadores estuvieron en general a favor de proporcionar a los observadores pesqueros una formación adecuada en materia de protección y seguridad para asegurarse de que no pongan en peligro a la tripulación, mientras que los participantes empleadores hicieron hincapié en que los observadores no tenían vínculos con los empleadores y por lo tanto no tenían por qué estar cubiertos. Algunos participantes gubernamentales opinaron que se necesitaba una definición clara de la expresión «observadores pesqueros». Habida cuenta de lo que precede, la

Oficina no ha incluido una disposición aparte sobre los observadores pesqueros, pero en su lugar ha redactado las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo de forma que tengan en cuenta la presencia de otras personas (entre las que podrían incluirse los observadores) (*punto 64*) y a fin de proporcionarles la protección necesaria. La Conferencia tal vez estime oportuno discutir con más detalle esta cuestión.

C12. APLICACIÓN DENTRO DE LA ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA

P. 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?*

Respuestas afirmativas

Gobiernos: 68. Alemania, Argelia, Argentina, Bahrein, Bangladesh, Belarús, Bélgica, Benin, Brasil, Bulgaria, Burundi, Canadá, Chipre, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, Eritrea, España, Estados Unidos, Estonia, Fiji, Filipinas, Francia, Guatemala, Honduras, Hungría, India, Indonesia, República Islámica del Irán, Irlanda, Islandia, Italia, Jamaica, Japón, Kuwait, Letonia, Líbano, Lituania, Malasia, Mauricio, Myanmar, Namibia, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Panamá, Polonia, Portugal, Qatar, Rumania, Federación de Rusia, San Vicente y las Granadinas, Serbia y Montenegro, Suecia, Suiza, Trinidad y Tabago, Túnez, Turquía, Ucrania, Venezuela y Zimbabwe.

Organizaciones de empleadores: CAPeCA/CALAPA/CAPA (Argentina), EFE (Eritrea), USCIB (Estados Unidos), COHEP (Honduras), CCIAB (Líbano), NEF (Namibia), ANDELAIPP (Panamá), ECOT (Tailandia), ECA (Trinidad y Tabago) y EMCOZ (Zimbabwe).

Organizaciones de trabajadores: CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), CGT (Brasil), CAW-Canada y UFAWU-CAW (Canadá), UNIMPESCOL (Colombia), FKSU (República de Corea), PPDIV (Croacia), SiD (Dinamarca), GTUWA (Egipto), Sindicato de Trabajadores de la Pesca de Estonia/Federación de Trabajadores del Transporte Marítimo y Fluvial de Estonia (Estonia), CSG (Gabón), MDU (Ghana), SLIMAPG (Guinea), KPI (Indonesia), JSU (Japón), NUNW (Namibia), APOM (Panamá), KSM NSZZ Solidarnosc, PSU y ZZMiR (Polonia), Federación de Sindicatos del Sector Pesquero (Portugal), TUC (Reino Unido), CNS Cartel Alfa (Rumania), RPRRKh (Federación de Rusia), SALFU (Sierra Leona), UFFC (Sri Lanka), SWTUF (Sudán), USS (Suiza), NCTL (Tailandia) y NATUC (Trinidad y Tabago).

Otros: CCE (Bélgica), AGCI PESCA y Confcooperative (Italia), PVIS (Países Bajos), ICMA e ICSF.

Respuestas negativas

Gobiernos: 4. Australia, China, México y República Arabe Siria.

Organizaciones de empleadores: ESA/Asociación de Pescadores de Estonia (Estonia), LEC (Letonia) y CCIAS (Líbano).

Organización de trabajadores: FTUS (Líbano).

Otras respuestas

Gobiernos: 10. Arabia Saudita, Austria, República Checa, Dinamarca, Finlandia, Grecia, Mozambique, Nigeria, Reino Unido y Tailandia.

Organización de empleadores: MEDEF (Francia).

Organización de trabajadores: CDT (Marruecos).

Comentarios

Argelia. Con el fin de que se apliquen más eficazmente las disposiciones del convenio.

Argentina. Deberían incluirse disposiciones especiales que no perjudiquen al trabajador con respecto a normas más favorables.

República de Corea. Debería reforzarse el control por el Estado rector del puerto para asegurar la eficacia del convenio y excluir los buques pesqueros que no cumplen las normas, tales como los buques con pabellones de conveniencia.

El Salvador. Los Estados deben garantizar el cumplimiento de las normas internacionales.

Eritrea. Esas indicaciones son necesarias para normalizar la situación de los buques pesqueros que desarrollan sus actividades en las ZEE.

España. Sería una óptima forma de controlar el cumplimiento de la normativa y de armonizar las condiciones de empleo entre los distintos Estados.

Filipinas. Esto debería aplicarse a los buques pesqueros de propiedad extranjera cuyos trabajadores no sean sus propios nacionales.

Gabón. CSG: Un Estado ratifica un convenio con objeto de aplicarlo a los buques pesqueros en sus aguas territoriales.

Guinea. SLIMAPG: Con la finalidad de obligar al Estado del pabellón a ratificar los convenios internacionales y atenerse a los mismos.

Letonia. La Dirección Nacional de Pesca disiente.

Líbano. A condición de que el Estado ribereño de que se trate, de conformidad con la Convención UNCLOS y otros instrumentos internacionales, haya ratificado este convenio.

Nigeria. Debería disponerse de información sobre las poblaciones de peces disponibles, los métodos de explotación y la legislación nacional en vigor.

Noruega. De esta forma se lograría que el convenio sea ampliamente ratificado y se generalizaría su aplicación. Se encarece a la OIT que evalúe esta cuestión a fin de determinar si

debería ser un requisito en el sentido de que todos los buques extranjeros deban adaptarse al convenio antes de obtener el derecho a pescar, independientemente de su pabellón.

Países Bajos. PVIS: A condición de que esos Estados no se aparten de las disposiciones del convenio.

Federación de Rusia. Se trata de un requisito previo a fin de preservar los biorecursos marítimos nacionales, que garantice la seguridad del buque y condiciones de vida y de trabajo normales a bordo.

Sudán. SWTUF: El convenio debería ser vinculante para el Estado ribereño en su calidad de signatario, al igual que para cualquier buque que faene en sus aguas territoriales.

Tailandia. ECOT: Tratándose de pesca en la ZEE, se deberían aplicar de preferencia sanciones internacionales de manera que los conflictos entre los Estados no afecten a los buques privados.

Opiniones compartidas por varias organizaciones de trabajadores. CCUOMM, CGT, SOMU y UMAFLUP (Argentina), UNIMPESCOL (Colombia), SiD (Dinamarca), MDU (Ghana), KPI (Indonesia), JSU (Japón), KSM NSZZ Solidarnosc y PSU (Polonia), TUC (Reino Unido) y SALFU (Sierra Leona): No obstante, debería preverse de manera expresa una disposición para que ese requisito no resulte perjudicial para los pescadores, y no los desfavorezca por impedirse de esa forma la aplicación de las leyes y reglamentos nacionales más favorables.

ICMA. Este concepto también podría formar parte del convenio.

Una gran mayoría de Estados (68) consideró que 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 las normas del convenio. Se señaló asimismo que ello no debería impedir la aplicación de leyes y reglamentos nacionales más favorables.

En la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, algunos expertos empleadores expresaron sus reservas sobre la posible inclusión de una disposición de este tipo, mientras que los expertos trabajadores y varios expertos gubernamentales se manifestaron a favor. La Oficina considera que el *punto 73* no es incompatible con las disposiciones de la Convención UNCLOS. La Oficina tratará de aclarar esta cuestión antes de la reunión de la Conferencia.

C13. OTRAS CUESTIONES

P. C13, a) *Sírvase indicar otras cuestiones que deberían abordarse en la recomendación.*

Australia. El convenio debería complementar las normas vigentes de la OMI.

Eritrea. EFE: Las prestaciones para los empleados que trabajan en tierra deben equipararse con las de quienes trabajan en el mar.

España. Se sugiere la creación de un cuerpo de funcionarios con la misión de vigilar, asesorar y orientar a los Estados en relación con la aplicación del nuevo convenio.

Honduras. COHEP: El convenio debería armonizar la legislación de los países ribereños sobre el control de los buques tanto nacionales como extranjeros por parte del Estado rector del puerto.

Jamaica. Métodos y artes de pesca específicos, tales como los dispositivos utilizados para la respiración en operaciones submarinas.

Libano. Prevención de situaciones de fatiga extrema durante las operaciones pesqueras, cooperativas de pesca e institutos de ciencias del mar y de la pesca.

CCIAB: Cuestiones relativas al medio ambiente.

Nueva Zelandia. Los estupefacientes y el alcohol.

Omán. La obligación del Estado de garantizar los derechos de los trabajadores y prever los servicios básicos necesarios que contribuyan a la aplicación, el seguimiento y la vigilancia del convenio.

Panamá. La terminología propia del trabajo a bordo de buques pesqueros.

Tailandia. ECOT: La práctica internacional de la pesca en las aguas internacionales.

Túnez. Las vacaciones pagadas y la formación profesional.

ICMA. Podrían incluirse disposiciones que prevean servicios sociales, la readaptación profesional, etc., para los pescadores que quedan sin trabajo debido a medidas de ordenación de la pesca, pero no disposiciones relativas a la ordenación de la pesca en sí misma.

Entre otras cuestiones que se sugirieron para ser abordadas en la recomendación figuran las siguientes: directrices sobre métodos y artes de pesca específicos, tales como los dispositivos utilizados para la respiración en operaciones submarinas; la prevención de situaciones de fatiga excesiva; las cooperativas de pesca; los institutos de ciencias del mar y de la pesca; los estupefacientes y el alcohol; la obligación del Estado de garantizar los derechos de los trabajadores y prever los servicios básicos necesarios que contribuyan a la aplicación del nuevo convenio; la creación de un cuerpo de funcionarios encargados de observar, asesorar y orientar a los Estados en relación con la aplicación del convenio; las vacaciones pagadas; la formación profesional, y la prestación de servicios sociales y la readaptación profesional en caso de pérdida del trabajo debido a medidas de ordenación de la pesca.

Habida cuenta de lo que precede, la Oficina ha tratado de reflejar estas cuestiones, cuando procede, en la recomendación.

CONCLUSIONES PROPUESTAS

Las conclusiones propuestas a continuación se elaboraron sobre la base de las respuestas recibidas, las cuales se resumen y comentan en el presente informe. Se han tenido en cuenta asimismo las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero (2-4 de septiembre de 2003). Estas conclusiones, redactadas en la forma habitual, están destinadas a servir de base para la discusión en la 92.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, en 2004, del quinto punto del orden del día: Una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero.

Hay ciertas diferencias entre la redacción de las conclusiones propuestas y la del cuestionario de la Oficina. Estas diferencias, sobre las cuales no se da una explicación en los comentarios de la Oficina, se deben a la inquietud, por un lado, de garantizar la concordancia de las diferentes versiones lingüísticas y, por otro, de adaptar la terminología, en la medida de lo posible, a la utilizada en los instrumentos en vigor. La Oficina ha procurado también armonizar la redacción con la del texto del segundo proyecto preliminar de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, porque entiende que las diferencias podrían causar dificultades a ciertos Estados.

Las conclusiones propuestas han sido estructuradas a la luz de las respuestas de los Estados Miembros y teniendo en cuenta las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero y no coinciden necesariamente con el formato del cuestionario. Los diversos elementos del cuestionario se han organizado en puntos y párrafos para su inclusión en las conclusiones propuestas con miras a la adopción de un convenio acompañado por una recomendación.

A. Forma de los instrumentos internacionales

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

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

Preámbulo

3. El preámbulo debería prever que el objetivo de los instrumentos propuestos es contribuir a garantizar que los pescadores gocen de condiciones decentes para trabajar

a bordo de buques pesqueros por lo que respecta a: los requisitos mínimos para trabajar a bordo; las condiciones de servicio; el alojamiento y la alimentación, y la protección de la salud, atención médica y seguridad social.

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

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

PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Definiciones

5. A los efectos del convenio:

- a) la expresión «autoridad competente» designa a toda autoridad facultada para dictar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate, o a la que se hayan asignado responsabilidades con arreglo a lo dispuesto en el convenio;
- b) el término «consulta» designa las consultas por parte de la autoridad competente con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan, sobre las medidas que han de tomarse para poner en práctica las disposiciones del convenio y con respecto a cualquier excepción, exención u otra aplicación flexible del convenio; [con modificaciones, C. 159, artículo 5; C. 161, artículo 4; C. 160, artículo 3, segundo proyecto preliminar de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, artículo VII]
- c) el término «pescadores» designa a toda persona empleada o contratada a bordo de cualquier buque pesquero, cualquiera que sea su función, incluidas las personas que trabajen a bordo cuya remuneración se base en el reparto de las capturas. Se excluyen los prácticos, el personal naval y demás personas al servicio permanente de un gobierno; [con modificaciones, C. 114, artículo 2]
- d) la expresión «acuerdo de trabajo de los pescadores» abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento u otras disposiciones similares, y cualquier otro tipo de acuerdo por el que se rijan las condiciones de trabajo a bordo de un buque;
- e) los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda embarcación, buque o barco, cualquiera que sea su clase, de propiedad pública o privada, que se dedique o se prevea destinar a la pesca comercial; [con modificaciones, C. 112, artículo 1, 1; C. 113, artículo 1, 1; C. 114, artículo 1, 1]
- f) la expresión «arqueo bruto» designa el tonelaje bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo 1 del Convenio Inter-

- nacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier convenio que lo sustituya;
- g) la expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra organización, del sector público o privado, cuya actividad consiste en contratar pescadores por cuenta de los empleadores o en proporcionar pescadores a los empleadores; [con modificaciones, C. 179, artículo 1, 1, b)]
 - h) el término «capitán o patrón» designa a toda persona encargada del mando de un buque pesquero. [C. 125, artículo 3, a)]

Ambito de aplicación

6. El convenio se aplica a todos los buques que se dediquen a operaciones de pesca comercial.

7. En caso de duda respecto de si un buque está dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente de cada Miembro, previa consulta.

8. 1) La autoridad competente podría, previa consulta, excluir del ámbito de aplicación del convenio a:

- a) los buques pesqueros dedicados a operaciones de pesca en ríos y aguas continentales, y
- b) categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros respecto de los cuales la aplicación plantee problemas especiales e importantes, habida cuenta de las condiciones particulares de servicio de los pescadores o de las operaciones del buque pesquero de que se trate.

2) En el caso de haber exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo precedente, la autoridad competente debería tomar medidas para extender progresivamente la protección prevista en el convenio a dichas categorías de pescadores y buques pesqueros; [con modificaciones, C. 138, artículo 4, 1; C. 158, artículo 2, 5; C. 184, artículo 3, 1, b)]

9. Todo Miembro que ratifique el convenio debería enumerar, en la primera memoria que presente sobre la aplicación del mismo en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, las categorías de pescadores o buques pesqueros excluidos de conformidad con el *punto 8.1*, con inclusión de los motivos de tal exclusión, y debería indicar las posturas respectivas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas, en particular de las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan, así como las medidas tomadas para proporcionar una protección adecuada a las categorías excluidas. [con modificaciones, C. 155, artículo 2, 3; C. 172, artículo 1, 4]

10. Todo Miembro que ratifique el convenio debería indicar en las memorias ulteriores sobre la aplicación del mismo presentadas en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo las medidas adoptadas para

extender progresivamente las disposiciones del convenio a las categorías excluidas de pescadores y buques pesqueros. [con modificaciones, C. 184, artículo 3, 2]

PARTE II. PRINCIPIOS GENERALES

Aplicación

11. Todo Miembro debería aplicar y controlar la aplicación de las leyes, reglamentos u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones en virtud del convenio en relación con los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. [Segundo proyecto preliminar de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, artículo V, 1).] Las otras medidas podrían incluir convenios colectivos, decisiones judiciales, laudos arbitrales u otros medios conformes a la legislación y la práctica nacionales.

Autoridad competente y coordinación

12. Todo Miembro debería:

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

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

III.1. Edad mínima

13. No se debería permitir trabajar a bordo de un buque pesquero a ninguna persona que no haya cumplido la edad mínima.

14. La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del presente convenio es 16 años. [con modificaciones, C. 180, artículo 12; C. 138]

15. La edad mínima para desempeñar actividades a bordo de buques pesqueros que por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen puedan resultar peligrosas para la salud y la seguridad de los jóvenes no debería ser inferior a 18 años. [con modificaciones, C. 184, artículo 16; C. 138, artículo 3]

16. Los tipos de empleo o de trabajo a los que se aplica el *punto 15* se deberían determinar mediante consulta, habida cuenta de los riesgos que entrañen y de las normas internacionales aplicables. [con modificaciones, C. 184, artículo 16]

17. La autoridad competente podría, previa consulta, autorizar la realización del trabajo al que se hace referencia en el *punto 15* a partir de la edad de 16 años, a condición de que se protejan plenamente la salud y la seguridad de los jóvenes de que se

trate y de que éstos hayan recibido una instrucción específica o una formación profesional adecuada [con modificaciones, C. 184, artículo 16; C. 138, artículo 3]

III.2. Examen médico

18. No se debería permitir trabajar a bordo de un buque pesquero a ninguna persona que no tenga un certificado médico válido que pruebe su aptitud física para desempeñar las tareas que se le hayan de encomendar. [con modificaciones, C. 113, artículo 2]

19. La autoridad competente podría, previa consulta, autorizar excepciones en la aplicación de lo dispuesto en el punto precedente respecto de los buques que normalmente no efectúen viajes de más de [] días. [con modificaciones, C. 113, artículo 1, 2]

20. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que prevean lo siguiente: [principales conceptos del C. 113]

- a) la naturaleza de los exámenes médicos;
- b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- c) las calificaciones del médico que firme el certificado médico;
- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) los procedimientos de recurso en el caso de que a una persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que ha de realizar, y
- f) otros requisitos pertinentes.

PARTE IV. CONDICIONES DE SERVICIO

IV.1. Dotación y horas de descanso

21. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que los propietarios de buques pesqueros que enarbolan su bandera se aseguren de que sus buques cuenten con una dotación suficiente y adecuada para garantizar la seguridad bajo el control de un patrón competente.

22. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que los propietarios de buques pesqueros que enarbolan su bandera se aseguren de que los pescadores gocen de períodos de descanso con una frecuencia y una duración suficientes para poder desempeñar sus tareas preservando su seguridad y su salud.

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

23. Todo Miembro debería adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros que enarbolan su bandera tengan consigo un acuerdo de trabajo que esté en conformidad con las disposiciones

del convenio. [con modificaciones, proyecto preliminar de convenio refundido sobre el trabajo marítimo]

24. Todo Miembro debería adoptar leyes, reglamentos u otras medidas en relación con:

- a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar el acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la conclusión del mismo;
- b) la conservación de un documento que contenga una relación del trabajo realizado por los pescadores en virtud de tales acuerdos;
- c) los medios para solucionar conflictos relativos a dicho acuerdo. [con modificaciones, C. 114]

25. Todo Miembro debería adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que especifiquen las indicaciones mínimas que deben incluirse en los acuerdos de trabajo de los pescadores de conformidad con las disposiciones que figuran en el anexo I. [principio general del C. 114]

26. Se debería llevar a bordo una copia de los acuerdos de trabajo de los pescadores, la cual debería estar disponible para que éstos y otro personal interesado puedan consultarla. [con modificaciones, C. 114, artículo 7]

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

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

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

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

PARTE V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

29. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera.

30. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su bandera sea de tamaño y calidad suficientes y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En

particular, esas medidas deberían abarcar, según proceda, las siguientes cuestiones: [principales conceptos del C. 126]

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

31. Se deberían llevar y servir a bordo de los buques pesqueros alimentos en cantidad suficiente y de valor nutritivo y calidad adecuados para el servicio del buque, así como suficiente agua potable de calidad adecuada.

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

VI.1. Atención médica

32. Los Miembros deberían adoptar leyes, reglamentos u otras medidas que exijan que: [conceptos extraídos del C. 126 y del C. 164]

- a) los buques pesqueros deberían llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberían acompañarse con instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para los pescadores interesados;
- c) los buques pesqueros deberían tener a bordo por lo menos una persona calificada o capacitada en primeros auxilios y otras formas de atención médica, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- d) los buques pesqueros deberían estar equipados para poder efectuar comunicaciones por radio o satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico;
- e) los pescadores deberían tener derecho a un tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados a tales efectos de manera oportuna en caso de lesiones o enfermedades graves.

33. Las normas relativas a la atención médica a bordo de buques pesqueros que realicen viajes internacionales o permanezcan en el mar durante un período fijado por la autoridad competente no deberían ser menos favorables que las previstas para la gente de mar a bordo de buques de tamaño similar que se dediquen habitualmente a actividades comerciales.

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

34. Todo Miembro debería adoptar leyes, reglamentos u otras medidas en lo relativo a:

- a) las medidas que han de adoptarse para prevenir los accidentes de trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y el adiestramiento a bordo de los pescadores;
- b) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesadas, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y salud de los pescadores menores de 18 años de edad;
- c) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarboles su bandera.

VI.3. Seguridad social

35. Todo Miembro debería garantizar que los pescadores tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a otros trabajadores.

36. Por lo que respecta a los principios de igualdad de trato y de mantenimiento de los derechos a la protección social, los Miembros deberían adoptar medidas que tengan en cuenta la situación de los pescadores que no son nacionales.

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

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

38. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a la que se hace referencia en el punto precedente podría garantizarse mediante:

- a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
- b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores u otros regímenes.

PARTE VII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

39. Todo Miembro debería ejercer una jurisdicción y un control efectivos sobre los buques que enarbolan su bandera estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de las normas del convenio, lo cual incluye según proceda: inspecciones, presentación de informes, supervisión, y aplicación de sanciones y medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional. [con modificaciones, segundo proyecto preliminar de convenio refundido sobre el trabajo marítimo, artículo V, 2)]

40. Los buques pesqueros que operen a escala internacional deberían ser sometidos a una inspección periódica documentada de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los mismos.

41. 1) La autoridad competente del Miembro debería nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del punto 39.

2) Todo Miembro debería ser responsable de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques que enarbolan su bandera, independientemente de que esas inspecciones sean efectuadas por instituciones públicas o por otros organismos competentes.

42. Todo Miembro que haya ratificado el convenio podría inspeccionar un buque pesquero que enarbole la bandera de otro Estado cuando el buque se encuentre en uno de sus puertos a fin de determinar si el buque cumple con las normas del convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo.

43. Los Miembros deberían aplicar el convenio de tal manera que se aseguren de que los buques pesqueros de Estados que no hayan ratificado el convenio no reciban un trato más favorable que los buques que enarbolan la bandera de Miembros que lo hayan ratificado.

ANEXO I [DEL CONVENIO PROPUESTO]

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

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

- a) los apellidos y nombres del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c) el nombre del buque o de los buques pesqueros a bordo del cual o de los cuales se comprometa a servir el interesado;
- d) el viaje o los viajes que deba emprender, si ello puede determinarse al celebrarse el acuerdo;

- e) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- f) si es posible, el lugar y la fecha en que el interesado esté obligado a presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- g) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un 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 convenido;
- i) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, es decir:
 - si el acuerdo se ha celebrado por duración definida, la fecha fijada para la expiración del mismo;
 - si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que deberá transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser dado de baja;
 - si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirían a cada parte rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no debería ser más corto para el propietario del buque pesquero que para el pescador;
- j) el seguro que ha de cubrir al pescador en caso de muerte, lesión o enfermedad relacionada con su trabajo a bordo del buque, y [nueva disposición]
- k) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir. [nueva disposición]

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

PARTE I. CONDICIONES PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

I.1. Protección de los jóvenes

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

45. La formación de personas de entre 16 y 18 años de edad podría impartirse mediante un aprendizaje o un programa de formación aprobado, que debería regirse

por normas establecidas y supervisadas por la autoridad competente y no debería interferir con la educación general de dichas personas. [inspirado en el C.112]

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

1.2. Examen médico

Naturaleza del examen médico y contenido del certificado médico

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

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

Certificado médico

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

Período de validez del certificado médico

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

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

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

Derecho a un recurso administrativo

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

Directrices internacionales

54. Las autoridades competentes deberían tener en cuenta las directrices internacionales relativas a los exámenes médicos y de aptitud física de las personas que

trabajan en el mar, tales como las Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos.

Medidas especiales

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

1.3. Competencia y formación

56. Los Miembros deberían:

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

PARTE II. CONDICIONES DE SERVICIO

Relación de servicios

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

Medidas especiales

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

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

III.1. Atención médica a bordo

59. La autoridad competente debería establecer la lista de suministros y equipo médicos que deben llevarse a bordo de los buques pesqueros; dichos suministros y equipo deben ser apropiados en relación con los riesgos que se corran.

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

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

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

III.2. Seguridad y salud en el trabajo

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

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

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

Especificaciones técnicas

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

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

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

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

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

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

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

III.3. Seguridad social

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

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

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

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

Disposiciones comunes

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

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

PARTE IV. OTRAS DISPOSICIONES

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

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

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

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

PARTE II. PLANOS Y CONTROL DEL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

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

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

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

PARTE III. PRESCRIPCIONES RELATIVAS AL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN

Normas generales relativas al alojamiento [basadas en el artículo 6 del Convenio núm. 126]

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

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

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

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

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

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

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

pasadizos mencionados, las tuberías deberían estar debidamente aisladas y recubiertas.

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

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

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

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

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

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

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

22. Deberían proporcionarse suficientes dispositivos de desagüe.

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

Ruido y vibraciones [nueva disposición no incluida en el Convenio núm. 126]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

34. Todos los locales destinados a la tripulación deberían estar suficientemente iluminados. El nivel mínimo de luz natural en los locales de habitación debería permitir que, en un día claro, una persona cuya vista sea normal pueda leer un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no sea posible disponer de luz natural suficiente, se debería instalar un sistema de iluminación artificial que proporcione el nivel mínimo de luz mencionado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Armarios para colgar los trajes de hule (disposiciones basadas en el artículo 14 del Convenio núm. 126)

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

Condiciones de limpieza y de habitabilidad (disposiciones basadas en el artículo 15 del Convenio núm. 126)

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTE IV. APLICACIÓN A LOS BUQUES EXISTENTES (DISPOSICIÓN BASADA EN EL ARTÍCULO 17 DEL CONVENIO NÚM. 126)

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

ANEXO I

Informe de la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

MELSFS/
2003/9

**Reunión tripartita de expertos sobre las normas
de trabajo para el sector pesquero**

Ginebra
2-4 de septiembre de 2003

Informe final

Introducción

1. La Reunión tripartita sobre las normas de trabajo para el sector pesquero (en adelante «la Reunión de expertos») se celebró en la sede de la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, del 2 al 4 de septiembre de 2003. Tras decidir incluir en el orden del día de la 92.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2004) un punto relativo a una norma general sobre el trabajo en el sector pesquero, el Consejo de Administración también recomendó que esta Reunión de expertos se celebrara al objeto de formular propuestas sobre el contenido de dicha normativa para su consideración por la Conferencia.

Composición

2. Asistieron a esta Reunión de expertos 16 expertos gubernamentales, 8 expertos empleadores, 8 expertos trabajadores y 17 consejeros. También estuvieron representadas una serie de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales.
3. La Mesa de la Reunión de expertos se eligió como sigue:

Presidente: Sr. E. Sidorov

Vicepresidentes: Sr. J. O'Neill (experto gubernamental, Canadá)

Sr. J. Magnusson (experto empleador, Islandia)

Sr. P. Mortensen (experto trabajador, Dinamarca)

Consideraciones iniciales

4. La Secretaria General, destacando la naturaleza particular del sector pesquero, resumió la historia del establecimiento de normas para este sector en la OIT. Describió en términos generales el trabajo realizado por el Comité sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero, que había allanado el camino para la adopción de instrumentos en 1959 y 1966. Recordó que la reunión más reciente sobre el sector pesquero en la OIT había sido la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, celebrada en 1999, en la que se habían formulado ciertas recomendaciones respecto a la revisión de las normas. Estas habían sido examinadas por el Consejo de Administración y se habían tenido en cuenta cuando se examinaron los convenios y recomendaciones existentes a fin de actualizarlos y abarcar de un modo general las cuestiones laborales importantes sobre el trabajo en los buques de pesca. Resumió el calendario de eventos que podría dar lugar a la doble discusión en la Conferencia de 2004 y 2005, y a la adopción de las nuevas normas. En noviembre de este año, la Oficina elaboraría un informe que resumiría las opiniones de los mandantes y contendría asimismo conclusiones propuestas sobre la forma y el contenido de las nuevas normas. Esta Reunión de expertos debería ayudar a la Oficina a preparar las conclusiones propuestas, que también se basarían en las respuestas facilitadas por los mandantes.

5. El Presidente instó a los participantes en la Reunión a que utilizaran sus conocimientos y experiencia para proporcionar a la Oficina ideas sobre los posibles contenidos del proyecto de instrumento o de los proyectos de instrumentos para el sector pesquero a fin de que fueran debatidos por la Conferencia Internacional del Trabajo en 2004 y 2005. La Oficina tomará en cuenta estas opiniones en la preparación del segundo informe para la 92.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo en 2004. El informe de la Oficina sobre la legislación y la práctica¹ hizo hincapié en la diversidad de este sector. En la Reunión deben tenerse en cuenta las características especiales del

¹ Informe V(1), *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*, 92.^a reunión, Conferencia Internacional del Trabajo, 2004.

sector pesquero, en especial el muy utilizado sistema de reparto, que significa que muchas personas que trabajan en buques de pesca sean consideradas como «trabajadores independientes» y, por lo tanto, se encuentren fuera del ámbito de la protección jurídica que se proporciona a otros trabajadores.

6. El Secretario General Adjunto hizo un resumen de las respuestas al cuestionario que contiene el Informe V (1) recibidas en la Oficina. Indicó que la amplia mayoría de las respuestas eran a favor de la adopción de un convenio y de una recomendación. Mientras muchas de estas respuestas fueron a favor de que los instrumentos cubriesen la pesca en alta mar, un número todavía mayor fue favorable a la exclusión de la pesca de bajura e incluso todavía más de la pesca continental y fluvial. Algunos quisieran diferenciar entre la pesca artesanal y familiar, y la pesca a mayor escala. Sin embargo, la mayor parte de las respuestas fueron a favor de cubrir a todas las personas a bordo de los buques de pesca apropiados sin tener en cuenta su nacionalidad. El Secretario General Adjunto comentó brevemente las respuestas fundamentales en lo que respecta a la edad mínima, los exámenes médicos, la asistencia médica, los contratos de trabajo, el alojamiento, las horas de trabajo, la salud y la seguridad, la seguridad social y otros temas. El Informe V (2), que la Oficina publicará y enviará a los Estados Miembros a más tardar en marzo de 2004, contendrá un amplio resumen de las respuestas.
7. El portavoz de los expertos empleadores señaló que la presente Reunión se celebraba para examinar los últimos cambios operados en el sector pesquero. Se remitió a las conclusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras de 1999, que eran pertinentes para el examen de las normas actuales. Mencionó que el porcentaje de ratificación de los convenios existentes no era muy alto, y propuso que el nuevo instrumento fuera general y flexible, para garantizar una amplia ratificación, y que tuviera en cuenta las diferentes condiciones que prevalecían en cada país. Esta Reunión no debería duplicar la tarea de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2004. Puso de relieve que el ámbito de aplicación del nuevo instrumento era un punto importante y que, a este respecto, deberían aclararse las cuestiones relativas a los diferentes tamaños de las flotas, el número de trabajadores que deberían componerlas y quiénes deberían estar amparados por el Convenio. Las cuestiones de

fondo de los siete instrumentos existentes deberían mantenerse, y la primera parte del nuevo instrumento debería abarcar los principios fundamentales aplicables a todos los buques. Una sección aparte debería contener los requisitos detallados para los buques más grandes, y otra las recomendaciones para los buques más pequeños que no fueran vinculantes.

8. El portavoz de los expertos trabajadores señaló que los pescadores se felicitaban por la convocatoria a esta Reunión porque durante muchos años habían anhelado que la OIT adoptara nuevos instrumentos actualizados sobre las actividades pesqueras. La presente Reunión debía considerarse un seguimiento de la Reunión de expertos que tuvo lugar en 1999 y debía examinar los progresos realizados con respecto a dichas conclusiones. No obstante, era preciso reflejar los cambios producidos desde entonces, en particular, lo que se refiere al nuevo instrumento marítimo de la gente de mar. Dentro del sistema de las Naciones Unidas se había realizado una gran labor en relación con las actividades pesqueras. Las Naciones Unidas y la FAO examinaron muchas cuestiones y se alcanzó el acuerdo general de que al no haberse abordado el aspecto social del desarrollo sostenible, se había limitado la respuesta de la comunidad internacional en la materia, por lo que los pescadores deseaban que la OIT colmara esta brecha. Los expertos trabajadores esperaban impacientes participar en esta Reunión y aprovechar la oportunidad de asesorar a la Oficina a la hora de elaborar el nuevo instrumento. A juicio de su Grupo, la comunidad internacional deseaba que esta labor se concluyera satisfactoriamente y, a tales efectos, participaría plenamente de un modo práctico y constructivo. Los pescadores eran conscientes de las grandes diferencias entre las distintas actividades pesqueras y se esforzarían por asegurar que se abordaran con flexibilidad estas y otras complejas cuestiones que plantearían en el momento oportuno. Los pescadores aspiraban a que el nuevo instrumento recibiera un número importante de ratificaciones, reflejara las condiciones imperantes en el sector y tuviera efectos prácticos en la vida cotidiana de los pescadores.
9. El experto gubernamental de la India, interviniendo en representación del Grupo Gubernamental, señaló que su Grupo había mantenido amplias discusiones sobre el objetivo del presente ejercicio, en las que se habían puesto de relieve las

distintas leyes y costumbres establecidas en los diversos países que participaban en las actividades pesqueras. Por consiguiente, era necesario discutir más a este respecto. Recordó el bajo porcentaje de ratificación de los instrumentos existentes con relación a otros instrumentos recientes de la OIT, como los instrumentos fundamentales. Alentó a considerar seriamente esta cuestión y a subsanar esta anomalía. Señaló que los instrumentos existentes estaban anticuados y que el nuevo debería ser pertinente durante muchos decenios. Debería ser flexible y no excesivamente normativo. Por último, puso de relieve que las actividades no deberían centrarse en la adopción del nuevo instrumento, sino en lograr la mayor aceptabilidad posible.

- 10.** El experto gubernamental de Dinamarca afirmó que debería tenerse en cuenta la experiencia adquirida con la consolidación de las normas marítimas al elaborar el nuevo instrumento para el sector pesquero. El instrumento también debería identificar los principios fundamentales, ser suficientemente flexible, y considerar las características de cada país.
- 11.** La experta gubernamental del Reino Unido afirmó que el nuevo instrumento debería reflejar la diversidad característica de la industria pesquera. Debería establecer objetivos y no ser normativo. Debería tener en cuenta plenamente las características particulares de empleo que en algunos casos pueden no estar contempladas en una relación entre empleador y trabajador, y considerar asimismo otros instrumentos internacionales, en particular el convenio marítimo refundido propuesto, sin conflictos ni duplicaciones.
- 12.** El experto gubernamental de Noruega puso de relieve la necesidad de elaborar un nuevo instrumento internacional del trabajo en la industria pesquera, que facilitara soluciones generales para las condiciones de vida de los pescadores y fuera ampliamente aceptado. Propuso adoptar los procedimientos adoptados al examinar el Convenio núm. 85 y puso de relieve la importancia que revestía la cuestión del cumplimiento en los nuevos instrumentos. Por último, señaló que la compatibilidad con el convenio marítimo refundido era importante.
- 13.** El representante de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) afirmó que el Código de

Conducta para la Pesca Responsable de su organización incluía referencias a las normas de la OIT. El orador declaró que la FAO apoyaba plenamente que se refundieran y examinaran estas normas, y que ofrecía toda su colaboración.

14. La representante de la Asociación Internacional de Salud Marítima hizo referencia a los principios generales en materia de salud contemplados en el Convenio núm. 113, y apoyó el requisito del examen médico y la cultura de prevención. Señaló que las *Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos* podrían aplicarse a los pescadores. Por último, destacó la importancia que revestía la educación de los pescadores en diversos ámbitos, como primeros auxilios y la comunicación por radio, y la necesidad de facilitar una guía médica a los buques que pescaban en alta mar.
15. El representante del Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales señaló que su organización apoyaba la iniciativa de elaborar unas normas generales. Recordó a la Reunión los efectos de las nuevas técnicas, que permitirían a las nuevas industrias pesqueras diversificar su trabajo, y que propiciarían la introducción de cambios importantes en esta parte del sector. Por consiguiente, se propuso que el nuevo instrumento abarcara asimismo las pequeñas industrias pesqueras.
16. Respondiendo a una pregunta formulada por el portavoz de los expertos trabajadores, la Secretaria General explicó que el objetivo de la primera pregunta contenida en el documento MELSFS/2003/4 era solicitar la orientación de expertos sobre la naturaleza del instrumento. Se había expresado inquietud porque el nuevo instrumento pudiera ser excesivamente normativo, y debían tomarse las medidas apropiadas a este respecto. Se esperaba que el resultado de esta discusión facilitara aclaraciones sobre el modo en que debía redactarse el instrumento en cuestión.
17. Como respuesta a una pregunta formulada por el portavoz de los expertos empleadores, la Secretaria General explicó que la lista contenida en el documento MELSFS/2003/4, en el título «Cuestiones que deben incluirse en las normas», se limitaba a identificar los temas abarcados por el cuestionario. La inclusión

de estos temas en el nuevo instrumento o la elección de los temas que deberían incluirse, incumbía exclusivamente a los mandantes. La Secretaria General señaló que debían tomarse dos decisiones en relación con estos temas. La primera sería la inclusión o exclusión de cualquiera de ellos y, la segunda, la naturaleza de dicha reglamentación (vinculante o no vinculante).

- 18.** El portavoz de los expertos empleadores estimó que la Reunión debía limitarse a analizar los instrumentos existentes. No deberían incluirse cuestiones que se hallaran fuera del ámbito de aplicación de dichos instrumentos. La legislación nacional ya había contemplado las cuestiones de la seguridad social y de seguridad y salud en el trabajo. Por consiguiente, no era apropiado añadir otros temas y conceptos en el nuevo instrumento que no se contemplaran en los siete instrumentos existentes.
- 19.** Respondiendo a la intervención del orador anterior, el portavoz de los expertos trabajadores puso de relieve que esta opinión planteaba problemas. No debería tomarse ninguna decisión en estos momentos para limitar el nuevo instrumento. Recordó las conclusiones de la Reunión de 1999 y señaló que muchas normas marítimas preveían su aplicación a los pescadores, si así lo decidían los Estados Miembros. En vista de los esfuerzos que estaban desplegándose respecto al convenio marítimo refundido, la ampliación de los derechos de la gente de mar a los pescadores probablemente ya no fuera una opción viable. Por consiguiente, era necesario incluir en el nuevo instrumento del sector pesquero normas que antes sólo se hallaban en los instrumentos marítimos. Asimismo, era preciso tener plenamente en cuenta las respuestas al cuestionario antes de tomar cualquier decisión.
- 20.** El experto gubernamental de Namibia insistió en la importancia que revestían las cuestiones de la seguridad social, pero recordó a la Reunión que no todos los Estados tenían esta legislación. También se necesitaba una cierta flexibilidad en materia de salarios, ya que éstos muchas veces eran establecidos a través de convenios colectivos y no estaban bajo la influencia de los gobiernos. Con respecto a los esfuerzos desplegados respecto al convenio marítimo refundido, el orador propuso que la estructura del nuevo instrumento reflejara claramente normas vinculantes y no vinculantes.

21. El experto gubernamental de Noruega señaló que deberían abordarse las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores, y que se precisaba una nueva reglamentación que considerara asimismo la diversidad propia de la industria pesquera. También reconoció que algunas cuestiones podían ser polémicas, y se reservó el derecho de intervenir nuevamente para comentar la cuestión núm. 3b.
22. El experto gubernamental de Brasil, haciendo referencia a la cuestión núm. 3b, puso de relieve el tema de la prevención y la seguridad en el trabajo. Señaló que deberían considerarse asimismo otras categorías de pescadores, como los recogedores de crustáceos.
23. El experto gubernamental de Dinamarca declaró que su delegación estaba totalmente abierta a la discusión, y que no rechazaba ningún elemento *a priori*. Puso de relieve que debería discutirse la cuestión de las responsabilidades que incumbían a los Estados del pabellón, a los Estados del puerto y a los Estados proveedores de mano de obra, así como la inclusión de un procedimiento tácito de enmienda en el futuro instrumento.
24. El experto gubernamental de Irlanda, con respecto a la cuestión núm. 3b, propuso estudiar los motivos de que no se hubieran ratificado ampliamente los instrumentos existentes en la industria pesquera.
25. El experto gubernamental de Canadá recordó a los asistentes a la Reunión que la pesca era una de las profesiones más peligrosas. Se había observado que los trabajadores jóvenes eran más propensos a sufrir accidentes, y deberían examinarse en particular las cuestiones relativas a la promoción de la salud y la seguridad en el trabajo, a través de la educación, en lo que respecta a los trabajadores jóvenes.
26. El portavoz de los expertos empleadores explicó que su Grupo no pretendía discutir el cuestionario, sino señalar que la inclusión de nuevas cuestiones en la discusión sería contraria a los objetivos del Grupo. Afirmó también que, a juicio de su Grupo, algunas de las conclusiones alcanzadas en la Reunión de 1999 eran vinculantes.

27. La Secretaria General recordó la decisión adoptada por el Consejo de Administración que precisaba, entre otros aspectos, que las futuras normas también deberían abordar nuevas cuestiones y complementar el trabajo realizado por varias organizaciones intergubernamentales. Por consiguiente, se pedía a la Oficina que no se limitara a las cuestiones contempladas en los siete instrumentos, con independencia de que éstas se discutieran o no en esta Reunión.
28. El portavoz de los expertos trabajadores presentó el documento redactado por su Grupo, que proponía una estructura para el nuevo instrumento (véase anexo I).

Edad mínima y trabajo de los jóvenes

29. El experto gubernamental de la India, en su función de Presidente del Grupo Gubernamental, consideró que las cuestiones que la Oficina identifica en el documento MELSF/S/2003/4 abren las puertas a la utilización de estrategias amplias, y que el documento sometido por la ITF podría utilizarse para hacer avanzar estas cuestiones. En lo que respecta a la edad mínima, el Grupo Gubernamental opina que ésta debería ser de 16 años y aumentarse a 18 años en caso de buques de pesca en alta mar y actividades peligrosas a bordo de buques de pesca. Asimismo, recordó que muchos jóvenes de edades comprendidas entre 16 y 18 años reciben formación de miembros de la familia en buques de pesca propiedad de la familia, y que esto es necesario. La edad mínima en los países en desarrollo puede ser de 14 años en lugar de 16.
30. La experta gubernamental de Chile dijo estar de acuerdo con la edad mínima de 16 años, siempre que se termine la educación básica, los padres den su autorización para el empleo y el trabajo no sea peligroso. En lo que respecta a una edad mínima más baja para los países en desarrollo, subrayó que la actividad pesquera implica que los menores tengan que separarse de sus padres durante largos períodos.
31. La experta gubernamental del Reino Unido dijo que para los jóvenes de entre 16 y 18 años era mejor utilizar un enfoque

centrado en los objetivos y no un enfoque normativo. Propuso establecer un límite de 16 años, y tener especialmente en cuenta la juventud e inexperiencia de los jóvenes de entre 16 y 18 años de edad, sin especificar qué actividad resulta peligrosa a bordo de los buques de pesca.

32. El portavoz de los expertos empleadores puso de relieve la existencia del Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), y al Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138).
33. El experto gubernamental de Noruega dijo estar de acuerdo en que la edad mínima sea de 16 años. Dijo que debe prohibirse a los jóvenes de entre 16 y 18 años de edad ejercer ciertas actividades, incluido el trabajo nocturno. Observó que la evaluación de los riesgos y la gestión de las actividades realizadas a bordo por los jóvenes de entre 16 y 18 años de edad eran necesarias.
34. El experto gubernamental de Brasil declaró que los jóvenes de entre 16 y 18 años de edad deberían trabajar en la pesca como aprendices, y que se debería exigir una formación mínima a las personas de más de 18 años.
35. El experto gubernamental de Canadá indicó que en su país la edad mínima es de 16 años, pero que para trabajos especiales, como por ejemplo el submarinismo, se debe presentar un certificado de capacidad. Dijo que los dos temas están muy relacionados entre sí.
36. El secretario del Grupo de los Trabajadores hizo notar las conclusiones de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de 1999, según las cuales la pesca es una actividad peligrosa. Asimismo, se refirió al Convenio núm. 182 y a la Recomendación sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 190), y pidió a la Oficina orientación en lo que respecta a estos instrumentos. Consideró que para establecer una edad mínima deben esperarse los resultados de la compilación de las respuestas al cuestionario de los Estados Miembros.
37. El portavoz de los expertos empleadores estuvo de acuerdo con los trabajadores en lo que respecta a las respuestas de los Estados

Miembros, especialmente en cuanto a los jóvenes que trabajan en la pesca artesanal, en buques propiedad de la familia o como aprendices.

- 38.** La Secretaria General indicó que el Convenio núm. 182 establece la edad mínima para las actividades peligrosas en 18 años. Se remitió a la página 24, nota a pie de página 6, del informe de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de 1999, y declaró que la Comisión podría considerar la pesca como una actividad peligrosa y establecer una edad mínima de 18 años. Sin embargo, la Comisión también podría considerar como peligrosos sólo a ciertos tipos de pesca, y en estos casos establecer la edad mínima en 18 años, y reducirla para otras actividades. Asimismo, se remitió a la definición de la expresión «trabajo peligroso» en el artículo 3, *d*), y el artículo 4, 1) del Convenio núm. 182, y el artículo 3 del Convenio núm. 138. Los párrafos 3 y 4 de la Recomendación núm. 190 establecen otros tipos de trabajos considerados peligrosos.
- 39.** El portavoz de los expertos empleadores explicó que no existían razones para repetir los Convenios núms. 138 y 182 en un nuevo instrumento, en particular porque el Convenio núm. 182 está ratificado muy ampliamente. La inclusión de referencias a disposiciones específicas de estos convenios podía impedir que ratificaran el nuevo instrumento los países que no lo hubieran ratificado.
- 40.** Aunque entendió las razones de los empleadores, el portavoz de los expertos trabajadores propuso que por ahora quizá fuera mejor no omitir la referencia a la edad mínima hasta que pudiera tomarse una decisión final en la Conferencia. Dijo que no quería perder los principios pertinentes para la pesca que están arraigados en los Convenios núms. 138 y 182.
- 41.** El experto gubernamental de la India expresó su preocupación en lo que respecta a la edad mínima y sugirió que algunos tipos de pesca no son peligrosos y podrían verse perjudicados por una limitación de la edad mínima. Opinó que ciertas tareas pueden ser realizadas por personas de menos de 16 años, especialmente cuando se trata de empresas familiares.

42. La experta gubernamental del Reino Unido señaló que el tema de la edad mínima era importante para su país y que debía incluirse. Sin embargo, no debería producirse ningún problema con los instrumentos existentes.
43. El experto gubernamental de Francia señaló que el Convenio núm. 182 trata de las peores formas de trabajo infantil y apoyó los puntos de vista expresados por la experta gubernamental del Reino Unido. Asimismo, añadió que el proyecto conjunto de convenio sobre el trabajo marítimo ya hace referencia a la edad mínima y que este instrumento debe ser coherente al respecto.
44. La Secretaria General resumió la discusión haciendo notar que era importante incluir una disposición sobre la edad mínima que estuviese en concordancia con las disposiciones de los Convenios núms. 138 y 182.

Examen médico

45. El experto gubernamental de Brasil planteó la cuestión de la responsabilidad con respecto al pago de los costos de los exámenes médicos, que no está clara en el Convenio núm. 113.
46. El experto gubernamental de Noruega dijo que su país, que ha ratificado el Convenio núm. 113, da mucha importancia a la cuestión del examen y el certificado médico y expresó la opinión de que debería incluirse en el nuevo instrumento. Dijo que también es necesario que aquellos a los que se ha denegado un certificado médico puedan presentar un recurso administrativo.
47. La experta gubernamental del Reino Unido estuvo de acuerdo con el experto gubernamental de Noruega en lo que respecta al certificado médico. Sin embargo, en el Reino Unido las federaciones competentes de la industria pesquera no están de acuerdo con la exigencia de certificados médicos debido a su costo y porque temían que los exámenes médicos fueran excesivamente rigurosos.

48. El experto gubernamental de Dinamarca declaró que su Gobierno no había ratificado el Convenio núm. 113. Dijo que, sin embargo, en su país se utilizaba un sistema de exámenes médicos para los pescadores basado en el Convenio núm. 73.
49. El experto gubernamental de Francia declaró que estaba de acuerdo con exigir certificados médicos de los pescadores antes de que éstos empiecen a trabajar y periódicamente cuando están trabajando.
50. El portavoz de los expertos trabajadores expresó su acuerdo con la declaración del experto gubernamental de Noruega y apoyó la idea de que se exijan exámenes médicos iniciales y periódicos.
51. El experto gubernamental de Irlanda declaró que aunque su país no ha ratificado el Convenio núm. 113, se da cuenta de la importancia de los exámenes médicos. Sin embargo, añadió que debería tenerse en cuenta la posibilidad de que algunos tipos de buques de pesca o de pescadores no tengan que cumplir con esta obligación.
52. El portavoz de los expertos empleadores explicó que, aunque sólo 29 gobiernos han ratificado el Convenio núm. 113, la mayor parte de los países tienen un sistema de exámenes médicos. Añadió que la posibilidad de hacer excepciones debería examinarse con cuidado.
53. La experta gubernamental de Chile dijo que su país no ha ratificado el Convenio núm. 113, pero exige certificados médicos iniciales y periódicos, y explicó la forma en la que el trabajador o el Gobierno asumen los costes pertinentes.
54. Un experto empleador de Ecuador expresó la opinión de que debería ser obligatorio hacerse un examen médico al menos una vez al año.
55. La representante de la Asociación Internacional de Medicina Marítima declaró que la exigencia de un examen médico era básica. Añadió que los médicos que se ocupan de los exámenes

médicos de los pescadores deberían tener conocimientos sobre la vida a bordo y dio ejemplos al respecto.

56. La Secretaria General resumió la discusión e indicó que existe un amplio consenso sobre la exigencia de certificados médicos iniciales y periódicos y que se necesitan aclaraciones sobre las excepciones. Añadió que la Oficina utilizaría más ampliamente la información del cuestionario a fin de redactar la cláusula pertinente. Asimismo, se refirió a las directrices pertinentes de la OIT/OMS adoptadas con posterioridad al Convenio núm. 113. Estas directrices se tendrán en cuenta a la hora de redactar un nuevo instrumento.

Asistencia médica a bordo

57. El portavoz de los expertos trabajadores explicó que las normas médicas fundamentales deberían estar reflejadas en el nuevo instrumento. Estas exigían que los buques contaran con un botiquín médico y personal cualificado, y que tuvieran la posibilidad de pedir ayuda externa. El orador puso de relieve que estos tres elementos eran esenciales, y propuso que el nuevo instrumento contuviera asimismo normas relativas al contenido del botiquín médico.
58. El portavoz de los expertos empleadores convino en que era necesario contar con botiquines médicos y personal cualificado, pero, a su juicio, el Convenio núm. 164 no era pertinente en su conjunto dado su bajo porcentaje de ratificación.
59. El experto gubernamental de Brasil propuso discutir más detenidamente tanto la asistencia médica por radio como la evacuación de emergencia (por ejemplo, por helicóptero).
60. La experta gubernamental del Reino Unido recordó las discusiones que había mantenido su Grupo, que, en términos generales, estaba de acuerdo con los tres elementos anteriormente mencionados (botiquín médico, personal cualificado y asistencia médica por radio). También se había propuesto introducir la

evaluación del riesgo como medio de determinar las medidas que debían adoptarse para garantizar la salud y la seguridad a bordo. En caso de introducirse la evaluación del riesgo, se necesitarían unas directrices que facilitaran puntos de referencia para realizar estas evaluaciones (por ejemplo, el tamaño del buque, los niveles de dotación del buque, la distancia de la costa a la que pescaba, etc.). De otro modo, habría que introducir un nivel mínimo, que probablemente fuera apoyado por los Estados Miembros debido a la Directiva 92/29/ECC existente.

- 61.** El portavoz de los expertos gubernamentales resumió las discusiones anteriores y puso de relieve que su Grupo estaba de acuerdo con la estructura propuesta del nuevo instrumento. El convenio debería contener disposiciones breves, y los detalles deberían incluirse en una recomendación propuesta, para asegurar así la amplia ratificación del instrumento.
- 62.** El experto gubernamental de Canadá expresó su acuerdo con el experto gubernamental del Reino Unido, pero puso de relieve la necesidad de tener en cuenta las diferentes condiciones de trabajo del sector pesquero.
- 63.** El portavoz de los expertos trabajadores hizo referencia al Convenio núm. 164 de la OIT, y a la posibilidad contemplada en el artículo 1, párrafo 2, de aplicar sus disposiciones a los pescadores. Propuso examinar algunas de las disposiciones del Convenio relativas a su aplicabilidad a la pesca marítima comercial. Con respecto a las normas vinculantes, era preciso hallar un equilibrio entre las particularidades normativas y los conceptos generales. Apoyó la propuesta del Reino Unido de introducir indicadores para evaluar el riesgo, y recordó a la Reunión la necesidad de incorporar medidas de seguridad y salud en el trabajo en el nuevo instrumento, recordando que el Consejo de Administración había clasificado el sector pesquero como una industria peligrosa.
- 64.** La Secretaria General de la Reunión estimó que había consenso respecto a la necesidad de incluir disposiciones pertinentes para la asistencia médica a bordo, en lo concerniente al botiquín médico, el personal calificado, el asesoramiento médico por

radio, etc., entendiendo que se establecerían diferencias, por ejemplo, según el tipo de buques, o la distancia de la costa a la que pescaban. Con respecto a la aplicación del Convenio núm. 164 a la pesca en alta mar, no creía que se hubiera alcanzado un acuerdo claro, pero consideró que podría examinarse esta cuestión más adelante.

Contratos de trabajo

- 65.** El experto gubernamental de Brasil estimó necesario un contrato mínimo, que estableciera unas normas fundamentales relativas al trabajo a bordo. A su juicio, no bastaban los contratos en que los salarios se basaban en el reparto del beneficio de las capturas, ya que propiciarían el trabajo excesivo. Dicho contrato mínimo podría complementar el sistema de reparto.
- 66.** El portavoz de los expertos empleadores señaló que lo importante era la existencia de un contrato entre el trabajador y el empleador. Opinó que el contenido de este tipo de contrato debería ser definido por la legislación nacional, un convenio colectivo, o de otra forma.
- 67.** El portavoz de los expertos trabajadores dijo que el futuro convenio debería contener disposiciones respecto a los contratos de trabajo, que formasen una base a través de la que definir todas las condiciones. Este debería reflejar lo acordado entre las partes en los convenios colectivos o de otra forma. A este respecto la Oficina podría inspirarse en el reciente acuerdo sobre los salarios de la gente de mar. El remunerar con una participación en el importe de las capturas no es suficiente. Debería garantizarse un salario mínimo, y éste podría complementarse con una participación en la pesca. Tal como refleja el cuestionario debería asimismo contemplarse la existencia de un seguro social.
- 68.** La experta gubernamental de Chile observó que el carácter vinculante del contrato no debería limitarse al salario mínimo debido a que el salario se basa en el sistema de reparto del beneficio de las capturas. Deberían incluirse otros elementos en

el contrato. Asimismo, expresó sus dificultades para aceptar otro tipo de remuneración que no sea el sistema de reparto tradicional, que sigue estando vigente.

- 69.** El experto gubernamental de Dinamarca apoyó el concepto de contrato de trabajo y señaló que los Estados miembros de la Unión Europea se regían por una Directiva a este respecto. Estuvo de acuerdo en que se discuta sobre los salarios. Sin embargo, un salario mínimo obligatorio representaría un problema para Dinamarca, ya que estos temas se negocian entre los interlocutores sociales. En Dinamarca es la ley la que regula la existencia de un seguro, y no se necesita incluir este punto en el contrato. Añadió que en Dinamarca la administración se encarga de que el contrato está debidamente firmado, pero no comprueba los detalles.
- 70.** El experto gubernamental de Noruega señaló que los contratos son fundamentales. Deben constar en el convenio y la ley debe asegurar su cumplimiento. Opinó que las disposiciones en lo que respecta al sistema de reparto de las capturas deben mantenerse. Dijo que estaba de acuerdo en que la negociación del salario mínimo la hiciesen los interlocutores sociales, ya que si no el salario mínimo pronto podría convertirse en salario máximo.
- 71.** El secretario de los expertos trabajadores observó que la referencia al salario mínimo no era nueva. Propuso que la Oficina asumiese algunas de las posiciones mencionadas en las conclusiones de la Reunión de 1988 de la Comisión sobre las condiciones de trabajo en el sector pesquero, aprobadas por el Consejo de Administración. Además, también se tendría que tener en cuenta el Programa de Trabajo Decente. Algunas cuestiones relacionadas con la gente de mar deberían también aplicarse a la pesca. Asimismo, instó a la Oficina a que tenga en cuenta las disposiciones sobre el seguro del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO.
- 72.** El experto gubernamental de la India, en nombre del Grupo Gubernamental, resumió la postura de su Grupo diciendo que se había acordado que era conveniente tener contratos de trabajo detallados, aunque ello no sea siempre factible.

73. El experto gubernamental de Noruega señaló que el artículo 3, párrafo 2, del Convenio núm. 114 había demostrado ser un importante obstáculo para la ratificación del instrumento en su país. Esta disposición exigía que los acuerdos firmados por los pescadores estuvieran sujetos a las condiciones impuestas por la legislación nacional, al objeto de garantizar la supervisión adecuada por parte de la autoridad pública competente. Sin embargo, en Noruega la supervisión de los contratos por una autoridad pública anteriormente a su firma no se aplicaba a los pescadores, por lo que prefería que dicha disposición no se incluyera en la nueva norma.
74. El experto gubernamental de Kenya recordó el caso particular de los pescadores que trabajaban en un sector organizado (por ejemplo, piscifactorías), donde los acuerdos colectivos formaban parte del contrato. Estos pescadores disfrutaban de protección jurídica y de un salario mínimo, a pesar de que no se firmaran contratos escritos.
75. El experto gubernamental de Irlanda indicó que la principal forma de acuerdo de los pescadores en su país era el basado en un sistema de reparto, con el que los pescadores estaban satisfechos. Sin embargo, comprendía que podía ser valioso incluir en el contrato de trabajo una disposición relativa a un seguro.
76. El experto gubernamental de Francia afirmó que una remuneración en función del reparto de las capturas no era incompatible con un contrato de trabajo. Podía haber contratos con cláusulas sobre el porcentaje del salario equivalente al reparto de la pesca. Asimismo, el concepto de salario mínimo también era compatible con el pago de un porcentaje de la pesca. Podría permitirse a los interlocutores sociales negociar el período en que se aplica el salario mínimo. En Francia, éste estaba establecido en un año.
77. La experta gubernamental del Reino Unido afirmó que una remuneración en función del reparto de las capturas no era incompatible con un contrato de trabajo. Sin embargo, en su país muchos pescadores eran autónomos, en cuyo caso era difícil prever un contrato de trabajo.

- 78.** La Secretaria General señaló que reconocía que podía y debía haber un contrato, ya fuera un contrato de empleo para los pescadores empleados, u otra forma de acuerdo con el armador para los pescadores sujetos a un sistema de reparto. La idea central era que el sistema de reparto debería ser la base de algún tipo de acuerdo. El contrato debería especificar asimismo una serie de elementos mínimos enumerados en el artículo 6 del Convenio núm. 114. Aún no se había decidido si también debería contener una disposición relativa a un seguro. Por último, con referencia al anexo II del informe de la Comisión sobre condiciones de trabajo en la industria pesquera de 1998, preguntó a los expertos si consideraban que todas las conclusiones sobre los sistemas de remuneración y los salarios seguían siendo pertinentes y actualizadas.

Alojamiento

- 79.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores estimó que todos los buques pesqueros debían contar con un alojamiento adecuado, alimentos y agua potable, salvo cuando esta exigencia era superflua debido a la duración de la estancia en alta mar. Los buques con cubierta abierta podrían quedar dispensados. Las disposiciones relativas al alojamiento deberían determinarse de conformidad con la longitud del buque, y deberían abordarse las cuestiones del ruido y la vibración.
- 80.** La experta gubernamental de Chile señaló que el Grupo Gubernamental había convenido en que el suministro de alimentos y agua potable debía ser acorde con el tipo del buque pesquero. El hecho de que pocos Estados hubieran ratificado el Convenio núm. 126 se debía a que la norma era excesivamente técnica y específica. Era preciso que la nueva norma fuera menos detallada y más general, y que incluyera principios globales. Propuso incluir una disposición general que estipulara que los buques pesqueros contaran con el alojamiento necesario, alimentos, agua, higiene, ventilación, protección contra los incendios, contaminación ambiental, ruido, calefacción, vibración, etc. El alcance de la norma podría corresponder al del Convenio núm. 126, es decir, la nueva norma podría aplicarse a

buques pesqueros de más de 75 toneladas, aunque Chile podría aplicar esta disposición a buques entre 25 y 75 toneladas.

- 81.** El portavoz de los expertos empleadores apoyó las propuestas formuladas por los trabajadores en materia de alojamiento, y de alimentos y agua potable. Debería haber una cierta flexibilidad en lo tocante al tamaño del buque. Asimismo, preguntó por el motivo de que tantos países no hubieran ratificado el Convenio núm. 126, ya que podría servir de orientación. Un miembro empleador de España añadió que sería útil contar con una disposición que alentara el reconocimiento en otros Estados de un certificado de examen médico extendido por un Estado que haya ratificado el Convenio.
- 82.** El experto gubernamental de Namibia también compartió la opinión de los trabajadores, y propuso examinar la cuestión del tamaño del buque y el tiempo que permanecía en alta mar.
- 83.** El experto gubernamental de India señaló que el exceso de detalles contenidos en el Convenio núm. 126 podría ser la causa de su bajo porcentaje de ratificaciones. Recomendó que se utilizara el término «apropiado» para conseguir que el instrumento tuviera una cierta flexibilidad.
- 84.** El secretario de los expertos trabajadores subrayó la necesidad de facilitar instalaciones de recreo en los buques cuya estancia en alta mar era larga. Consideró que los alimentos debían ser «placenteros al paladar». Era necesario establecer normas relativas al alojamiento, ya que era fundamental para los constructores de buques y los armadores conocer los requisitos mínimos, a fin de que los buques pudieran venderse de nuevo.
- 85.** El experto gubernamental de Noruega puso de relieve que si se utilizaba el término «apropiado», debería discutirse su definición y especificarse detalladamente por escrito en una recomendación o en el Convenio propiamente dicho. Podía establecerse una norma que exigiera a los Estados Miembros elaborar una legislación nacional detallada.

- 86.** El representante de la FAO afirmó que la reglamentación debería prever los buques de más de 100 toneladas brutas o con más de 24 metros de eslora. Las disposiciones relativas al alojamiento deberían ser vinculantes en los buques que probablemente faenen durante largos períodos y en territorios que se hallan en la jurisdicción de otros países. Podrían elaborarse recomendaciones para los buques que pescaran en aguas cercanas a sus puertos.
- 87.** La Secretaria General comunicó a la Reunión que no se había realizado un estudio para determinar las razones de que el Convenio núm. 126 hubiera sido ratificado por pocos países. Las informaciones detalladas contenidas en el mismo facilitaban orientación técnica a los constructores de buques. Las discusiones sobre el alojamiento en el Grupo de Trabajo tripartito de alto nivel sobre normas del trabajo marítimo podrían facilitar orientación a este respecto, al objeto de mantener la coherencia. Con relación a los alimentos y el agua potable, el instrumento debería contener obligaciones generales, al igual que una serie de objetivos que deberían lograrse, respecto a los cuales se deberían incluir directrices en otro instrumento.
- 88.** El experto gubernamental de Kenya expresó su acuerdo con el motivo de que el Convenio hubiera sido ratificado por pocos Estados, pero añadió que el hecho de que no se conociera la existencia de las normas pertinentes en algunos países era otra razón. A este respecto, propuso se celebraran seminarios regionales o subregionales para sensibilizar al público en general. También señaló que algunos países no tenían expertos que pudieran aplicar las obligaciones estipuladas en estas normas.

Dotación de los buques

- 89.** La experta gubernamental de Chile declaró que correspondía al armador la responsabilidad de asegurar unos niveles de dotación apropiados en los buques. Distinguió entre niveles de dotación apropiados por motivos de seguridad y los convenientes para la pesca propiamente dicha. El Estado debería encargarse de los primeros, y el armador de los segundos. El Estado también debería asumir la responsabilidad de la certificación de los

pescadores. Por último, hizo referencia al contenido del Convenio STCW-F.

- 90.** El portavoz de los expertos trabajadores expresó satisfacción al observar que las respuestas al cuestionario destacaban la necesidad de que los buques tuvieran niveles de dotación apropiados por motivos de seguridad. Al considerar los niveles de dotación necesarios para las actividades de pesca, deberían tenerse en cuenta factores como la fatiga y las horas de descanso. Las disposiciones relativas al diálogo social deberían incluirse en la norma, a fin de asegurar niveles adecuados de dotación y equipo. Podrían hacerse excepciones con los buques muy pequeños o con buques de un solo pescador. Los buques deberían construirse de conformidad con las normas. Por último, puso énfasis en la necesidad de impartir formación en materia de seguridad, y de tener en cuenta el Convenio STCW-F.
- 91.** El portavoz de los expertos empleadores señaló que cabía considerar dos aspectos en relación con esta cuestión: los niveles de dotación y las cualificaciones de la tripulación. Con respecto al primer aspecto, los niveles mínimos por motivos de seguridad deberían estar reglamentados por las autoridades nacionales competentes, mientras que los niveles mínimos para la pesca propiamente dicha debían ser establecidos por el armador, tras examinar las normas de seguridad pertinentes. Con respecto a las cualificaciones de la tripulación, no podía aplicarse un convenio que sólo había sido ratificado por diez países. Sin embargo, algunas de sus disposiciones podrían adaptarse para los efectos del convenio propuesto. Las cualificaciones deberían ser muy elevadas. Los Estados deberían elaborar normas para la pesca en alta mar y en zonas remotas. Un empleador señaló asimismo que el Convenio STCW-F sólo había sido ratificado por pocos países y que no había entrado en vigor. Por consiguiente, no debería hacerse referencia al mismo en el Convenio de la OIT, ya que se consideraría ampliamente inaceptable.
- 92.** El experto gubernamental de Noruega dijo que su país había respondido positivamente a la pregunta B.7, a). El establecimiento de normas uniformes en relación con los niveles de dotación no era aconsejable, ya que las condiciones variaban. Estas normas podían suponer un obstáculo para la ratificación del

instrumento. Por lo general, las normas mínimas acababan convirtiéndose en normas máximas. Los niveles de dotación estaban relacionados con la reglamentación sobre horas de descanso y accidentes del trabajo. Los niveles de dotación deberían ser suficientes y la tripulación debería estar debidamente cualificada. Con respecto a las cualificaciones, Noruega aplicaba normas de la OMI en este ámbito que consideraba adecuadas, y había previsto aplicar el Convenio STCW-F.

- 93.** El experto gubernamental de la India hizo referencia al Convenio núm. 125, que no era lo suficientemente general y que sólo había sido ratificado por diez países. El Grupo Gubernamental estimaba en términos generales que debería elaborarse una norma que estipulara unos niveles de dotación y unas cualificaciones suficientes, teniendo en cuenta los requisitos en materia de salud y seguridad. Las disposiciones detalladas deberían estar contenidas en la Recomendación.
- 94.** El experto gubernamental de Dinamarca distinguió entre tripulación y niveles de dotación. En Dinamarca, sólo se habían establecido normas en materia de niveles de dotación (relacionados con una navegación en condiciones de seguridad) que hacían referencia al capitán y al técnico responsable de la conducción del buque. Los interlocutores sociales deberían tomar una decisión respecto de los niveles de dotación adecuados para la pesca propiamente dicha. Las cuestiones como las horas de trabajo y de vigilancia que estuvieran relacionadas con los niveles de dotación estaban reglamentadas por la legislación nacional o por otros convenios.
- 95.** El experto gubernamental de Irlanda puso de relieve el vínculo establecido entre tripulación y niveles de dotación, y seguridad y salud en el trabajo. En los buques pesqueros habían tenido lugar más accidentes que en los demás buques. El Convenio SOLAS contenía normas pertinentes para buques de más de 500 toneladas, y en Irlanda también se habían establecido estas normas. El armador debería proponer unos niveles de dotación, y correspondería al gobierno aceptarlos o desestimarlos. Por último, propuso que en el caso de los buques de pesca, la norma relativa a los niveles de dotación por motivos de seguridad y para

las actividades de pesca debería aplicarse a los buques de más de 100 toneladas.

- 96.** El experto gubernamental de Francia consideró que el Estado del pabellón debería asumir la responsabilidad de asegurar los niveles de dotación apropiados, y que las autoridades públicas deberían controlar los períodos de descanso. Su país no había ratificado el Convenio STCW-F, pero la formación pertinente que se impartía en escuelas de formación estaba de conformidad con los requisitos mínimos estipulados en dicho Convenio. Apoyó la idea de que la seguridad estuviera garantizada por unos niveles mínimos de dotación.
- 97.** La experta gubernamental del Reino Unido señaló que el debate actual giraba en torno a dos cuestiones diferentes e independientes. La primera hacía referencia a la formación y cualificaciones de la tripulación, que no deberían entrar en conflicto con las normas contenidas en el Convenio STCW-F, y la segunda estaba relacionada con el número de tripulantes a bordo del buque. Esta última cuestión estaba vinculada con las horas de descanso, ya que se precisaban niveles de dotación apropiados para garantizar tanto una navegación en condiciones de seguridad como suficientes horas de descanso.
- 98.** El experto gubernamental de Brasil subrayó la importancia que revestía el Convenio STCW-F, pero puso de relieve que las disposiciones contenidas en el mismo se referían principalmente a cuestiones náuticas y no abordaban en su justa medida las actividades de pesca. Era preciso tratar estas dos cuestiones por separado.
- 99.** El representante de la FAO recordó a la Reunión el éxito logrado con la introducción de cursos de formación obligatorios. En una publicación reciente sobre estos cursos, la FAO había notificado que los accidentes del trabajo en la industria pesquera islandesa se habían reducido en un 50 por ciento, tras la introducción de cursos de seguridad obligatorios para los pescadores.
- 100.** El experto gubernamental de Canadá expresó su acuerdo con el orador anterior, y explicó que su Gobierno insistía sumamente en la importancia de crear una cultura general de seguridad.

- 101.** El secretario del Grupo de los Trabajadores hizo referencia a los capítulos 2 y 3 del Convenio STCW-F, y a la Resolución núm. 5 de la Conferencia Diplomática STCW-F de la OMI. Señaló que la formación en materia de seguridad orientada a todos los pescadores formaba parte integrante de estos instrumentos. Propuso incorporar en el nuevo instrumento los principios y las directrices contenidas en estos y otros documentos, tales como repertorios de recomendaciones prácticas o directrices. También debería facilitarse orientación respecto al equipo y a su utilización. Asimismo, los niveles de dotación deberían quedar a discreción del empleador. Por último, recordó a los asistentes a la Reunión los peligros que entrañaba la pesca, haciendo hincapié en la necesidad de discutir tanto los niveles de dotación como las cualificaciones y la formación necesarias, pero tratando estas dos cuestiones por separado.
- 102.** El portavoz de los expertos empleadores recordó la necesidad de impartir formación y alentó a mejorar la formación profesional orientada a los pescadores. Puso de relieve que debería corresponder al armador determinar los niveles de dotación necesarios para la pesca propiamente dicha.
- 103.** El experto gubernamental de Noruega convino en la importancia que revestía la formación en materia de seguridad, pero recordó a la Reunión que el capítulo 3 del Convenio STCW-F contenía disposiciones en materia de formación que no debería duplicar el nuevo instrumento.
- 104.** Como respuesta a la pregunta formulada por el experto gubernamental de Noruega, el secretario del Grupo de los Trabajadores propuso que la Oficina desplegara esfuerzos para encontrar los términos apropiados que hicieran referencia a las otras normas sin duplicarlas.
- 105.** Un miembro empleador declaró que el nuevo instrumento no debería contener disposiciones sobre las actividades de pesca propiamente dichas, o sobre los niveles de dotación y las cualificaciones de la tripulación. Declaró que los trabajadores dedicados a la pesca a bordo de los buques eran iguales que los trabajadores de las fábricas en tierra. En tales casos, los empleadores debían decidir el número de personas que exigían las actividades de pesca.

- 106.** La Secretaria General explicó que la utilización del término «tripulación» en la pregunta B.7 del cuestionario había dado lugar a confusión. La Oficina había empleado una terminología neutra en materia de género. En la discusión se había hecho una distinción entre los niveles de dotación necesarios por motivos de seguridad, y los necesarios para la pesca propiamente dicha. Sin embargo, las horas de trabajo debían tenerse en cuenta en ambos casos, puesto que la fatiga siempre podía tener efectos en la seguridad general del buque y en sus tripulantes, con independencia de su cargo. En las discusiones también se había demostrado la necesidad de separar las cuestiones relativas a la tripulación de las referentes a la formación y las cualificaciones. Para concluir sobre las discusiones relativas a este punto, hizo referencia al acuerdo alcanzado acerca de la inclusión de ambas cuestiones como disposiciones separadas en el nuevo instrumento. Con respecto a la formación y las cualificaciones, la disposición debería basarse en principios y evitar la duplicación con instrumentos existentes adoptados en el marco de la OMI.
- 107.** El experto gubernamental de Dinamarca señaló que podría utilizarse una parte de los términos del Convenio núm. 180 con respecto a los niveles de dotación y a la fatiga, y que el vínculo establecido entre tripulación y formación era necesario. Se precisaba incluir algún tipo de directrices en la parte no vinculante, en relación con las calificaciones exigidas a los capitanes de los buques de menos de 24 metros de eslora.
- 108.** La experta gubernamental del Reino Unido reconoció la diferencia que existía entre cualificaciones y tripulación. Los niveles de dotación apropiados para la navegación y la pesca deberían estar vinculados a unas horas mínimas de descanso. Las directrices en materia de formación deberían incluirse en una parte no vinculante del instrumento.
- 109.** El experto gubernamental de Namibia opinó que la pregunta B.7 hacía referencia a los niveles de dotación de un modo cuantitativo, y que la cuestión estaba vinculada con las horas de descanso. La formación debería considerarse de conformidad con las normas de la OMI, es decir, con el Convenio STCW-F.

- 110.** El experto gubernamental de Noruega estuvo de acuerdo con la inclusión en el futuro instrumento de requisitos generales sobre niveles de dotación suficientes y sobre tripulaciones competentes, que estuvieran claramente vinculados con las horas de descanso. La formación debería tratarse en relación con la OMIU, y debería entablarse un diálogo con la Organización a este respecto.
- 111.** La experta gubernamental de Chile explicó que, en su país, se distinguía entre tripulación y personal de navegación cuando se hablaba de pescadores. La autoridad marítima determinaría los niveles seguros de dotación que, sin embargo, podrían variar según la región, ya que existían grandes diferencias entre el norte y el sur de Chile.
- 112.** El secretario del Grupo de los Trabajadores expresó su acuerdo con los comentarios anteriores de la Secretaria General. Señaló que, cuando se trata de la formación, se debería utilizar como referencia el Convenio STCW-F. Indicó que la FAO, la OIT y la OMI están actualizando el Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros. Estuvo de acuerdo en que se necesita una relación con el tema de las horas de trabajo.
- 113.** Un experto empleador señaló que en Perú, la tripulación designa a los que son necesarios para hacer funcionar el buque. Los cuales deben distinguirse del resto de los empleados a bordo.
- 114.** La Secretaria General dio las gracias a los participantes por las aclaraciones aportadas. Dijo que comprendía que la formación debe ser un tema aparte, y garantizó a los participantes en la Reunión que se mantendrá el diálogo con la OMI sobre estas cuestiones.

Horas de trabajo y de descanso

- 115.** El experto gubernamental de Brasil declaró que este tema está estrechamente relacionado con la discusión sobre los contratos de trabajo, que deben establecer las horas de trabajo y de descanso.

- 116.** El portavoz de los expertos empleadores opinó que el Convenio núm. 180 fue concebido para la marina mercante y que no debe aplicarse a las industrias pesqueras. En la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de 1999, se llegó a la conclusión de que debería mantenerse el *statu quo* de la Recomendación núm. 7, y que la Oficina debería llevar a cabo un estudio sobre las horas de trabajo y de descanso en las industrias pesqueras teniendo en cuenta la flexibilidad que este sector requiere.
- 117.** El portavoz del Grupo de los Trabajadores opinó que cuando se decide cuál va a ser la dotación de los buques deben tenerse en cuenta las horas de trabajo y de descanso. Por lo tanto, los dos temas están estrechamente relacionados. Dijo que la fatiga es una causa importante del alto número de heridos en accidentes de trabajo. De ahí que se tuviesen que establecer las restricciones necesarias en la nueva norma. Las orientaciones tendrían que sacarse del Convenio núm. 180 y de las respuestas al cuestionario.
- 118.** El experto gubernamental de la India indicó que el Grupo Gubernamental se puso de acuerdo respecto a la inclusión de un artículo sobre este tema, en especial sobre las horas de descanso. Dijo que había que ser flexibles respecto a las horas de trabajo, especialmente debido a que se debía pescar cuando hay peces. Se debía proteger la salud de los pescadores y al mismo tiempo garantizar la competitividad y el que las disposiciones fuesen aplicables.
- 119.** El experto gubernamental de Noruega declaró que su país aplicaría nuevas disposiciones sobre las horas de descanso a bordo de buques de pesca a partir del 1.º de agosto de 2003 en virtud de la Directiva 2000/34/CE. Dijo que la solución elegida siguiendo la Directiva era negociar acuerdos entre los interlocutores sociales. Debido a que la adopción de la Directiva antes mencionada era un tema conflictivo, debería garantizarse que se contemplaría como el camino hacia delante en este ámbito. Las negociaciones para desarrollar la Directiva fueron arduas. Si las normas no seguían la Directiva, esto se convertiría en un obstáculo para la ratificación por parte de muchos países incluyendo Noruega. Lo primero que debería incluirse en la nueva norma eran las horas de descanso.

- 120.** La experta gubernamental de Chile se remitió a los períodos de descanso que contempla la legislación nacional. En principio, de las 24 horas del día, el pescador trabajaría durante 12 horas. En caso de que un barco de pesca estuviese más de 15 días en el mar, los pescadores tendrían 8 horas de descanso de las cuales 6 serían consecutivas. Señaló que raras veces se trataba el tema del descanso semanal, pero que éste era muy importante para la vida familiar de los pescadores. En el caso de que un buque de pesca fuese a puerto después de estar 15 días en el mar, el pescador tendría derecho a 8 horas de descanso consecutivas.
- 121.** La experta gubernamental del Reino Unido apoyó decididamente a Noruega. Hizo hincapié en que la Directiva 2000/34/CE establecía un modelo para las horas de descanso, pero que al mismo tiempo, por razones objetivas y técnicas, disponía variaciones en los períodos de descanso teniendo en cuenta el descanso compensatorio.
- 122.** El experto gubernamental de Canadá opinó que el hecho de establecer horas de trabajo y de descanso para un sector tan diverso, en el que a veces no existía una relación de trabajo típica, era un desafío. Se remitió a los convenios colectivos nacionales que establecían las horas de trabajo y de descanso para los pescadores de bajura, e hizo hincapié en las dificultades de establecer las horas de trabajo para cada tipo de pesca.
- 123.** Con referencia a la intervención del portavoz de los expertos empleadores, la Secretaria General indicó que en las páginas 70 a 80 del Informe V(1), la Oficina intentó llevar a cabo el estudio requerido sobre horas de trabajo y de descanso en las industrias pesqueras, incluyendo una perspectiva general de la legislación y la práctica y un breve resumen de la Directiva 2000/34/CE. Concluyó diciendo que sólo debería tratarse de la cuestión de las horas de descanso de una forma flexible a fin de no impedir las ratificaciones del Convenio. De este modo, la parte vinculante del documento debería contener una disposición amplia y general sobre las horas de descanso, y las directrices sacadas de las legislaciones y las prácticas nacionales deberían ponerse en la Recomendación.

Consultas

124. El portavoz de los expertos trabajadores recordó la resolución sobre las actividades futuras de la OIT en el sector pesquero y el diálogo social de la Reunión tripartita sobre la seguridad y la salud en las industrias pesqueras, de 1999, y señaló que ésta debía ser la base para futuras disposiciones.
125. El portavoz de los expertos empleadores señaló que los legisladores debían realizar consultas a fin de redactar normas realistas y, luego, apoyó que se incluyese esta disposición. Opinó que deberían realizarse consultas con las organizaciones representativas de todas las personas cubiertas por el nuevo instrumento.
126. Los expertos gubernamentales de Canadá, Francia, Reino Unido, Brasil y Chile reconocieron que las consultas son un principio fundamental de la OIT y que éstas son una práctica generalizada en sus respectivos países. Algunos señalaron la importante función de las consultas sobre la seguridad y salud en el trabajo y apoyaron la inclusión de las disposiciones pertinentes.

Registro de las personas que trabajan a bordo de los buques pesqueros

127. La experta gubernamental del Reino Unido señaló que su país tendría dificultades para llevar un registro de todas las personas a bordo ya que sólo mantenían un registro del personal certificado.
128. El experto del Gobierno de Francia dijo que registrar a todas las personas a bordo era una práctica generalizada.
129. El experto del Gobierno de Dinamarca señaló que mantenían registros de todas las personas que trabajaban en buques grandes, pero que tendrían dificultades para hacer lo mismo respecto a los buques pequeños.

- 130.** La experta del Gobierno de Chile sugirió que quizá fuese una buena idea incluir una disposición vinculante respecto al registro de todas las personas a bordo.
- 131.** El experto gubernamental de Noruega informó que en su país se utilizaba un sistema parecido al de Francia. Opinó que un registro sirve para muchas cuestiones, tales como las pensiones, los certificados, los accidentes y las muertes. Por lo tanto, la Oficina debería aclarar el propósito de cualquier registro de pescadores, a fin de facilitar una discusión profunda. Noruega tendría problemas para utilizar un registro ilimitado. Por lo que las personas que se incluían en un registro deberían cumplir ciertas condiciones.
- 132.** El experto gubernamental de Irlanda apoyó la posición de Noruega respecto a la función del registro. Irlanda tendría en cuenta utilizar dicho registro con fines de seguridad y condiciones de trabajo, pero si la función fuese estadística considerarían la cuestión de forma más detallada.
- 133.** El experto gubernamental de Canadá informó de que su Gobierno había respondido positivamente a la cuestión (C.10, a). Dijo que en Canadá existía un órgano de certificación de los servicios profesionales de pesca en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo. Opinó que la pesca era una actividad muy peligrosa en la que había más muertos y heridos que en otras actividades y que, por lo tanto, debía apoyarse la creación de un registro con el fin de mejorar la seguridad y la salud en las industrias pesqueras.
- 134.** El portavoz de los expertos trabajadores opinó que era necesario e importante incluir una disposición con relación a un registro, cuyas funciones podían ser múltiples: estadística, predecir la demanda de mano de obra en el sector, seguridad y salud en el trabajo y elaboración de políticas de formación, etc. Por lo tanto, apoyó la idea del registro.
- 135.** El portavoz de los expertos empleadores dijo que hay países en los que se lleva un registro para que los pescadores tengan un documento. Si éste fuera el propósito, los empleadores no tendrían ninguna objeción que hacer. Los fines del registro

podrían ser numerosos, pero no debería servir para restringir la libertad de movimiento en el mercado de trabajo, y no debería implicar un impedimento para trabajar en la industria.

136. El experto gubernamental de Irlanda informó de que en su país se mantenía un registro para las personas cualificadas en este campo y añadió que debía evitarse la «actitud gran hermano».
137. El experto gubernamental de Brasil apoyó el establecimiento de un registro, pero dijo que se debía intentar que las personas que se contratasen tuvieran al menos una formación mínima y que las personas no cualificadas debían excluirse del registro.
138. El experto gubernamental de Dinamarca propuso que se incluyese una disposición sobre la protección de los datos personales.
139. El Secretario General Adjunto, al resumir la discusión sobre seguridad y salud en el trabajo, dijo que sólo se apoyaba de forma limitada la idea de un registro, a menos que éste fuera para fines de mejora de la seguridad y la salud en el trabajo. Asimismo, dijo que se había expresado preocupación por el acceso restringido al trabajo a bordo de los buques de pesca y por la protección de los datos personales.

Seguridad y salud en el trabajo

140. El experto gubernamental de Canadá añadió que su país tenía normas sobre seguridad y salud en el trabajo, que cubrían un amplio abanico de cuestiones que incluían las diversas responsabilidades de los empleadores y trabajadores, los equipos, las condiciones de trabajo, etc., de aplicación en la industria pesquera. Sin embargo, otra cosa que se necesitaba era generar una sensibilización, comprensión y promoción de la seguridad y salud en las industrias pesqueras. Dijo que esta cuestión estaba relacionada con el enfoque integrado de la seguridad y salud en el trabajo sobre el que se realizó una discusión general en la CIT de junio de 2003, en la cual se trató este tema con relación a los

trabajadores jóvenes. De la misma forma, en el caso de las industrias pesqueras podría tratarse el tema de los buques grandes y pequeños. Por último, declaró que la seguridad y salud deberá ser la base del nuevo instrumento y que por lo tanto debería prestarse especial atención a esta cuestión.

- 141.** El portavoz de los expertos empleadores dijo que el propósito de este esfuerzo era revisar los instrumentos existentes y que la seguridad y salud en el trabajo no se incluyeron en los instrumentos anteriores. Dijo que el tema de la seguridad y salud en el trabajo no debía subestimarse y que era valorado por los empleadores, pero que no debía incluirse como tema nuevo. Opinó que la seguridad y salud en el trabajo estaban cubiertas por otros instrumentos y reguladas por normas nacionales que se aplicaban a todos los trabajadores. Dijo que debía evitarse hacer diferencias entre los trabajadores.
- 142.** El portavoz de los expertos trabajadores señaló que la cuestión de la seguridad y salud en el trabajo era importante a causa de la naturaleza peligrosa de la actividad pesquera. Dijo que el nuevo instrumento debería contener disposiciones sobre la seguridad y salud y que la Oficina debía desempeñar una función activa y sustantiva en el proceso de establecimiento de políticas y de concienciación. Opinó que la necesidad de promover una cultura sobre la salud en la industria pesquera era grande y que ello debía tratarse en seminarios y a través de la promoción continua de la seguridad y salud en el trabajo.
- 143.** El experto gubernamental de Irlanda estuvo de acuerdo con el portavoz de los expertos trabajadores y con el experto gubernamental de Canadá. Explicó que Irlanda tenía muchas leyes sobre la seguridad y salud en el sector pesquero y apoyó con fuerza la inclusión de este tema en el nuevo instrumento.
- 144.** El experto gubernamental de Noruega expresó su acuerdo con los otros oradores y dijo que se perdería una oportunidad si la seguridad y la salud en el trabajo no se incluyesen en el nuevo instrumento. Opinó que la experiencia necesaria para crear normas específicas para el sector pesquero y para mejorar de forma considerable las condiciones de trabajo debía sacarse de los otros sectores. Los riesgos se reducirían utilizando la

evaluación de riesgos y otros instrumentos eficaces tales como *ombudsmen*, comités de seguridad, intercambio de información y evaluación de los riesgos sistémicos para complementar la planificación estratégica, a fin de mejorar la vida laboral de los pescadores. Respecto a los registros dijo que Noruega apoyaba la creación de registros con fines estadísticos (tales como los registros de accidentes), y compartió la preocupación acerca de la protección de los datos personales que también habían planteado otros Estados Miembros.

- 145.** La experta gubernamental del Reino Unido declaró que la seguridad y salud en el trabajo tenían que incluirse en el nuevo instrumento y señaló que el informe de la Oficina contenía una descripción de la legislación y la práctica en el Reino Unido.
- 146.** El experto gubernamental de Brasil recordó a los asistentes a la reunión la necesidad de normas para el sector pesquero debido a la diversidad del sector, y señaló a la atención de los asistentes el hecho de que la legislación sobre la seguridad y salud en el trabajo, en general, se basaba en la producción industrial urbana y no se adaptaba lo suficiente a las necesidades del sector pesquero.
- 147.** El experto gubernamental de Dinamarca hizo referencia a la revisión del punto de vista de su Gobierno en el Informe V(1) sobre la cuestión.
- 148.** El experto gubernamental de Francia estuvo de acuerdo en que la seguridad y salud en el trabajo debían incluirse y se remitió a la Directiva 93/103/CEE sobre los requisitos mínimos de seguridad y salud para trabajar a bordo de los buques de pesca, que se había señalado en el Informe V(1).
- 149.** En respuesta a la cuestión planteada por el secretario del Grupo de los Empleadores, la Secretaria General explicó que la seguridad y salud en el trabajo no se limitaba a la cuestión de las normas de competencia. Dijo que la formación en seguridad también era un elemento importante para que el lugar de trabajo fuese sano y seguro.

- 150.** En respuesta a la cuestión planteada por el secretario del Grupo de los Trabajadores, un representante de la Oficina hizo hincapié en los Convenios núms. 155 y 161, que proporcionaban un marco importante para la seguridad y la salud tanto a nivel nacional como en las empresas. Estos cubrían todas las ramas, pero la pesca tenía unas necesidades muy especializadas. Se propuso que lo mejor era que estas necesidades se trataran a través de un nuevo instrumento.
- 151.** El experto gubernamental de la India, en representación del Grupo Gubernamental, recordó que la seguridad y salud en el trabajo eran un componente esencial del futuro instrumento. El artículo 4 del Convenio núm. 134 debería ser una fuente de inspiración al respecto, y aplicarse igualmente a la evaluación de los riesgos, la seguridad de las sustancias químicas y otros temas. También deberían examinarse los artículos 8 y 9 del Convenio.
- 152.** El portavoz de los expertos empleadores reiteró que su Grupo comprendía que el propósito de la Reunión era examinar cinco convenios y dos recomendaciones. A su juicio, sería difícil discutir en estos momentos las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo que no estuvieran contempladas en estos instrumentos. Asimismo, existía una norma general en la OIT en materia de seguridad y salud en el trabajo, y opinó que no había tiempo para elaborar disposiciones adecuadas respecto al futuro instrumento. Sin embargo, dado que su Grupo también consideraba importantes las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, señaló que estaba dispuesto a entablar discusiones con los gobiernos, para formular políticas nacionales específicas con miras a reducir el número de accidentes y a promover la formación en el sector.
- 153.** El secretario de los expertos trabajadores expresó su desacuerdo con los empleadores sobre el propósito de la presente Reunión, pero compartía la opinión de los gobiernos sobre la importancia que revestía la cuestión de la seguridad y la salud en el trabajo. A su juicio, era de lamentar que el Convenio núm. 155 previera expresamente una posible exclusión del sector pesquero y propuso que esto debía corregirse en el nuevo convenio sobre las actividades pesqueras. También convino en que el Convenio núm. 134 contenía muchos aspectos pertinentes, si bien no

consideraba necesario repetir el buen trabajo realizado en otros instrumentos. Debían examinarse de algún modo en el nuevo instrumento los riesgos específicos inherentes al trabajo en el sector pesquero.

- 154.** Un representante de la Oficina recordó a los asistentes a la Reunión que, hasta la fecha, el Convenio núm. 155 había sido ratificado por cuarenta países, y que se esperaba que aumentara el número de ratificaciones. La estrategia general de la Oficina era promover la seguridad y la salud en el trabajo para que se convirtieran en una prioridad nacional, y complementar este enfoque a través de una serie de instrumentos sectoriales, tales como el presente instrumento para el sector pesquero.
- 155.** La Secretaria General resumió el debate hasta el momento, señalando que tanto gobiernos como trabajadores estimaban que las cuestiones relativas a la seguridad y la salud en el trabajo debían incluirse en el futuro instrumento, mientras que los empleadores consideraban que sería más apropiado recurrir a otros medios.
- 156.** El portavoz de los expertos empleadores explicó este punto dando a conocer que su Grupo tenía un interés real en la cuestión de la seguridad y salud en el trabajo, y que estaba de acuerdo en que se hicieran referencias a las mismas en el futuro instrumento.
- 157.** El experto gubernamental de Dinamarca puso de relieve que había unanimidad respecto a la importancia que revestía esta cuestión. Asimismo, algunas observaciones formuladas anteriormente sobre la evaluación de los riesgos habían mostrado que este método debería promoverse. A continuación leyó la siguiente declaración, elaborada conjuntamente por los expertos gubernamentales de Canadá y Dinamarca:

 - «Habiendo tomado nota de que el trabajo en el sector pesquero es peligroso y teniendo en cuenta el ‘Informe V (1) Condiciones de trabajo en el sector pesquero’, los expertos que asistieron a la Reunión tripartita de expertos sobre las normas de trabajo para el sector pesquero, que tuvo lugar en Ginebra del 2 de al 4 de septiembre de 2003, recomendaron

que a bordo de todo buque pesquero de al menos 15 metros de eslora se llevase a cabo una evaluación de los riesgos de las condiciones de trabajo.

- La evaluación de riesgos debería realizarla el capitán en consulta con los pescadores que trabajan a bordo del buque e incluir las medidas necesarias para la protección de la seguridad y la salud de todos los pescadores a bordo de dicho buque y debería basarse como mínimo en los siguientes principios generales de prevención:

- evitar los riesgos;
- evaluar los riesgos y las situaciones peligrosas que no puedan evitarse;
- combatir los riesgos en la base;
- cambiar lo peligroso por algo que no sea peligroso, o que al menos sea menos peligroso;
- dar las instrucciones adecuadas a todos los pescadores a fin de evitar ciertos riesgos;
- a la hora de elegir los equipamientos para el trabajo tener en cuenta el riesgo que corren los pescadores;
- evaluar la adaptación de los lugares de trabajo.»

Señaló que no era necesario esperar hasta 2005 para promover esta cuestión. Se consideraba importante que las tripulaciones participaran directamente en el proceso.

- 158.** El experto gubernamental de Brasil insistió en la necesidad de discutir la recomendación presentada por Canadá y Dinamarca. Comprendía que el Grupo Gubernamental había convenido en que la protección en materia de salud y seguridad en el trabajo se aplicara a todos los buques de pesca, y no sólo los que tenían menos de 15 metros de eslora. Era indudable la necesidad de evaluar el riesgo cuando se trataba de buques más grandes, pero

también debían considerarse unas disposiciones mínimas relativas a la salud y la seguridad en el trabajo para buques más pequeños.

- 159.** La experta gubernamental del Reino Unido también apoyó la evaluación de los riesgos en todo el sector pesquero, y no sólo en buques de pesca de más de 15 metros de eslora. En efecto, la evaluación de los riesgos era particularmente útil para buques más pequeños. Convino en incluir la recomendación relativa a la aplicación de la evaluación de los riesgos sobre la base de los principios contemplados en el documento. Por último, señaló que la seguridad y salud en el trabajo eran una cuestión fundamental que el nuevo convenio debía contemplar.
- 160.** El experto gubernamental de Dinamarca expresó su acuerdo con Brasil y el Reino Unido sobre la necesidad de aplicar la evaluación de los riesgos a todos los buques de pesca. Al principio intentó no atemorizar a algunos países, pero celebraba que no se establecieran limitaciones.
- 161.** El experto gubernamental de Canadá declaró que la evaluación de los riesgos era importante para todos los buques de pesca, pero que para los buques pesqueros de más de 15 metros de eslora era una exigencia mínima. Comprendía y apoyaba las reservas expresadas por otros gobiernos respecto a las limitaciones, y celebraba que se ampliara la recomendación.
- 162.** El experto gubernamental de Noruega apoyó el propósito del documento. Expresó su desacuerdo con la lógica aplicada al límite de los 15 metros, y prefería que la propuesta se ampliara a todos los buques de pesca. También opinaba que los términos podían plantear problemas y esperaba que la Oficina pudiera pulirlos.
- 163.** El portavoz de los expertos empleadores dijo que estaba de acuerdo con el principio. Sin embargo, advirtió sobre el hecho de que debían ser los armadores los que midiesen y evaluaran los riesgos a bordo de los buques de pesca, ya que eran ellos los que tenían que pagar el coste de las primas del seguro, que serían más altas si no se tomaban las medidas necesarias para prevenir los

accidentes. Asimismo, señaló que algunas empresas de seguros de ciertos Estados medían los riesgos que aseguraban, incluso en el sector pesquero.

- 164.** El secretario del Grupo de los Trabajadores apoyó el principio de que deberían determinarse los riesgos para que estos efectos pudieran mitigarse. Sin embargo, dado que el sector pesquero oficialmente se consideraba peligroso, no debería esperarse hasta el 2005 para aplicar las medidas de salud y seguridad en el trabajo a los buques pesqueros. También expresó reservas respecto del umbral de 15 metros de eslora y de los términos empleados al respecto, y observó que la cuestión de la seguridad y la salud en el trabajo era pertinente para todos los buques pesqueros, con independencia de su tamaño. Esperaba que la Oficina incluyera y afinara los aspectos propios de la seguridad y salud en el trabajo en relación con las actividades pesqueras en el proyecto de instrumento. A su Grupo le preocupaba la fórmula «en consulta con» y consideraba que la evaluación del riesgo debería realizarse con el acuerdo de los pescadores a bordo del buque.
- 165.** Un experto empleador estuvo de acuerdo con la evaluación de los riesgos pero dudaba en considerar peligroso en general el trabajo en la pesca, pues ciertas actividades pesqueras eran igual de peligrosas que el trabajo en tierra. Dijo que era el empleador el que debía evaluar la seguridad de las operaciones.
- 166.** El portavoz de los expertos empleadores aclaró que los propietarios de los buques de pesca evaluarían los riesgos con la orientación técnica necesaria proporcionada por consejeros técnicos cualificados y por miembros de la tripulación. Dijo que las evaluaciones debían ser objetivas y no estar sujetas a negociaciones.
- 167.** La experta gubernamental de Chile dijo que comprendía la reticencia de los empleadores a negociar, pero que la evaluación de los riesgos era imposible sin los trabajadores, pues su percepción de la realidad era una contribución muy importante.
- 168.** Un experto empleador repitió que el cálculo y la evaluación de los riesgos eran responsabilidad del empleador. Opinó que este

trabajo se llevaría a cabo de una forma seria y profesional con ayuda de las consultas realizadas a miembros de la tripulación, por ejemplo, capitanes, ingenieros, etc.

- 169.** El experto gubernamental de Brasil declaró que la discusión sobre la seguridad y salud en el trabajo no debía limitarse a la evaluación de los riesgos. Había otros puntos importantes, tales como la representación de los trabajadores en el lugar de trabajo a través de comités de seguridad y salud en el trabajo.
- 170.** La Secretaria General concluyó diciendo que había consenso respecto a la inclusión de una disposición adecuada sobre seguridad y salud en el lugar de trabajo en la parte vinculante, y sobre el hecho de elaborar estrategias sobre seguridad y salud en el trabajo que incluyesen la evaluación de los riesgos en la recomendación.

Seguridad social

- 171.** El experto gubernamental de la India declaró que el Grupo Gubernamental opinaba que esta cuestión debería incluirse en el nuevo instrumento a través de una disposición clara sobre las prestaciones de la seguridad social que definiese un sistema mínimo. Se reconocieron las dificultades relacionadas con la financiación y la naturaleza diversificada del trabajo en la industria pesquera.
- 172.** El portavoz de los expertos empleadores expresó su opinión respecto a que los trabajadores de la industria pesquera deben estar cubiertos por los sistemas generales de seguridad social existentes en cada país.
- 173.** El portavoz de los expertos trabajadores declaró que estaba de acuerdo con la mayoría de las respuestas al cuestionario. Los pescadores deben tener derechos a prestaciones de la seguridad social similares a las de otros trabajadores. No debe haber discriminación. Recordó las conclusiones de seguridad y salud en

el trabajo de 1999 e hizo hincapié en que en los casos en los que los Estados del pabellón no podían proporcionar una protección especial de la seguridad social, los armadores deberían establecer sistemas para que proporcionasen protección por parte de la seguridad social (por ejemplo, en caso de accidentes, heridas, muertes, etc).

- 174.** El experto gubernamental de Noruega dijo que la cuestión era importante y que los pescadores tenían que estar protegidos por sistemas de seguridad social apropiados. Sin embargo, los no nacionales deberían ser eximidos, pero deberían estar cubiertos por sistemas de seguridad social en sus países de residencia o por sistemas de seguro de obligada aplicación. Por último, pidió a la Oficina que aclarase el significado de la cuestión B.10, *b*).
- 175.** El Secretario General aclaró la cuestión y se remitió a las particularidades de la industria pesquera (diferentes categorías de trabajadores, diferentes relaciones de empleo, etc.) que crearían un problema en el caso de que existiese una cobertura universal de todos los trabajadores. En un primer momento, se podría hacer un proyecto que dispusiese unos beneficios mínimos y progresivamente podría desarrollarse para ir hacia una cobertura universal. El instrumento debería ser flexible.
- 176.** El portavoz de los expertos trabajadores que esperaba que este tema recibiese apoyo general y expresó su confianza que la pericia de la Oficina proporcionase un proyecto apropiado sobre seguridad social. Mencionó la Declaración de Filadelfia que hace referencia a la seguridad social.
- 177.** El portavoz de los expertos empleadores estuvo de acuerdo en que había consenso respecto a la inclusión de la seguridad social pero dijo que había divergencia de opinión sobre el ámbito del proyecto. Los empleadores estaban a favor de que las disposiciones fuesen cortas, mientras que algunos gobiernos parecían preferir disposiciones más detalladas.
- 178.** La Secretaria General explicó que la Oficina prefería evitar que hubiese muchos detalles y opinaba que debería incluirse un amplio principio y una cobertura mínima y tener en cuenta las particularidades. La idea era no entrar en muchos detalles.

- 179.** El portavoz de los expertos trabajadores declaró que no había divergencia de opiniones. Los convenios generales de la OIT eran aplicables al sector pesquero y debían reflejar la normativa nacional. Esto era necesario para establecer un vínculo entre estos convenios generales y el nuevo instrumento, teniendo en cuenta las particularidades de la industria pesquera.

Ampliación de los instrumentos marítimos a la pesca

- 180.** El experto gubernamental de la India, al empezar la discusión acerca de la ampliación de la protección que recibe la gente de mar a las personas que trabajan a bordo de barcos pesqueros, declaró que el Grupo Gubernamental opinaba que debería reconocerse que debía hacerse frente a un problema al aplicar las normas de la gente de mar a los pescadores. El tema debía tratarse de forma cuidadosa, especialmente debido a que el ámbito de la nueva norma para la gente de mar no estaba todavía claro. Algunos países opinaban que si los buques no eran iguales, los pescadores eran diferentes de los marinos, pero también se reconoció que las condiciones de las personas que trabajaban a bordo de grandes buques pesqueros eran similares a las de la gente de mar.
- 181.** El portavoz de los expertos empleadores declaró que la postura de los empleadores era que muchos aspectos de los convenios sobre la gente de mar no debían utilizarse para los pescadores. El hecho de que la marina mercante y la pesca eran actividades diferentes hacía que se necesitasen diferentes normas para ellas. En la reunión de 1999, se debatieron diversas cuestiones relacionadas con la gente de mar. La aplicación directa o indirecta de los instrumentos marítimos a los pescadores plantearía dificultades y, por lo tanto, no se apoyaba esta idea.
- 182.** El portavoz de los expertos trabajadores dijo que el punto de vista de los trabajadores difería del de los empleadores. Siempre se había considerado que todos los convenios que se aplicaban a los marinos también podían aplicarse a los pescadores, ya que abordaban condiciones muy similares y muchos de los instrumentos de la gente de mar contenían cláusulas que

expresamente disponían que la norma podría aplicarse al sector pesquero. Se estaba preparando un amplio convenio sobre la gente de mar que reemplazaría todas las normas existentes y cuando éste se hubiera concluido ya no podrían aplicarse disposiciones que con anterioridad hubiesen permitido su aplicación en el sector pesquero. Se deberían considerar y estudiar todos sus aspectos. Dijo que apoyaban la aplicación del principio de equivalencia substancial.

183. El portavoz de los expertos empleadores declaró que no tenían información sobre la evolución del nuevo instrumento marítimo y que, por lo tanto, no podían estar de acuerdo sobre nada que hiciese referencia a él. Dijo que se opondrían claramente a cualquier cosa a este respecto que contuviese el proyecto de convenio, debido a que no había consenso.
184. El portavoz de los expertos trabajadores señaló que el convenio refundido sobre el trabajo marítimo para la gente de mar ya no otorgaría a los pescadores la protección brindada en virtud de sus disposiciones. El no incluir disposiciones similares en el nuevo instrumento sobre pesca privaría a los pescadores de la protección de que disfrutaban y a la que deberían tener derecho.
185. La Secretaria General señaló que una de las posibilidades era incluir una disposición en el nuevo instrumento sobre la pesca que podría intentar ampliar, *mutatis mutandis*, la protección de la que disfrutaban los marinos a los pescadores cuando éstos trabajen en condiciones equivalentes a las de los marinos. Dijo que esto ocurría en algunos países.

Observancia y aplicación dentro de la zona económica exclusiva

186. El experto gubernamental de Noruega señaló que la observancia era una cuestión esencial y que debían definirse claramente las funciones del Estado del pabellón, el Estado del puerto, los armadores, los pescadores y el país en el que tenían el domicilio. Propuso la creación de un sistema de certificados. La experta gubernamental de Chile apoyó este punto de vista.

- 187.** El portavoz de los expertos empleadores expresó sus reservas sobre la citada cuestión por una serie de razones. Por ejemplo, ¿qué sucedería en el caso de un buque presente en aguas territoriales, o que visita un puerto, que pertenece a un Estado que no hubiera ratificado el Convenio? ¿Qué sucedería si el Estado no hubiera ratificado el Convenio?
- 188.** El portavoz de los expertos trabajadores estuvo completamente de acuerdo con los comentarios realizados por el experto gubernamental de Noruega.
- 189.** El experto gubernamental de Brasil recordó a los participantes en la Reunión el concepto de equivalencia sustancial que contiene el Convenio núm. 147 de la OIT, y señaló que puede ser útil para las inspecciones de buques extranjeros en aguas nacionales cuando se registran quejas.
- 190.** El experto gubernamental de Irlanda dijo que la cuestión del control del Estado del puerto era compleja. La mayoría de los buques trabajaban a nivel nacional. La observancia podía garantizarse a través de las autoevaluaciones y las inspecciones sorpresa.
- 191.** El experto gubernamental de Francia señaló el compromiso de su país respecto a la ratificación del Convenio núm. 178 de la OIT. El orador estuvo de acuerdo con la ampliación de los derechos de la gente de mar a los marinos que trabajan en buques de pesca y se refirió a la gestión de la seguridad en los buques y a las inspecciones. Dijo que se necesitaban directrices para el control un control objetivo del Estado del puerto en el sector pesquero.
- 192.** El portavoz de los expertos empleadores se refirió a la declaración anterior de su Grupo para asegurarse de que constaría de forma clara en el informe.
- 193.** El portavoz de los expertos trabajadores se refirió al artículo 62 del UNCLOS y declaró que el control del Estado del puerto no funciona lo suficientemente bien en el sector pesquero, pues los buques no abandonan las aguas nacionales. Por consiguiente, se necesitan otros sistemas de control específicos para el sector pesquero.

- 194.** El experto gubernamental de Irlanda hizo hincapié en que el nuevo documento debería ser beneficiosos para todas las partes y propuso que no se pusiese demasiado énfasis en la observancia.

Observadores de las pesquerías

- 195.** Sobre la cuestión de los observadores a bordo de los buques de pesca, el portavoz de los expertos trabajadores señaló que se les debería dar un tratamiento apropiado y propuso la formación sobre seguridad para garantizar que no pondrían en peligro a la tripulación.
- 196.** El portavoz de los expertos empleadores hizo hincapié en que los observadores no tenían vínculos con los empleadores, sino que eran funcionarios o pertenecían a sus respectivos cuerpos de inspección y que, por lo tanto, no tenían que estar cubiertos por un convenio para los trabajadores de la industria pesquera.
- 197.** El experto gubernamental de Irlanda declaró que se necesitaba una definición clara de observador, si éstos iban a incluirse en el nuevo instrumento.
- 198.** El experto gubernamental de Brasil señaló que cuando los observadores estaban a bordo de un buque los empleadores tenían que garantizar su seguridad y salud.
- 199.** El Secretario General Adjunto propuso que la seguridad y la salud de los observadores, podrían tratarse mejor en la parte no vinculante de la norma.
- 200.** El portavoz de los expertos trabajadores reiteró la necesidad de que los gobiernos asegurasen que sus funcionarios recibían la formación sobre seguridad apropiada.
- 201.** El experto gubernamental de Chile señaló que muchos observadores no eran funcionarios públicos, sino que eran empleados por organismos de certificación o empresas privadas.

- 202.** El experto gubernamental de Noruega hizo suya la inclusión de los observadores en el campo de aplicación del nuevo instrumento, de forma vinculante o no vinculante. Sin embargo, dijo que se necesitaba una definición clara del término «observador».
- 203.** La experta gubernamental del Reino Unido propuso que la responsabilidad del empleador respecto al observador podía llamarse «deber de protección».
- 204.** El portavoz de los expertos empleadores repitió que los observadores no eran pescadores y que, por lo tanto, no debía incluirseles en el nuevo instrumento. Dijo que esto era puramente una cuestión de la legislación del Estado costero y que no debía ser cubierta ni por el convenio ni por la recomendación.

Otras cuestiones

- 205.** El experto gubernamental de la India, considerando el bajo porcentaje de ratificación de los Convenios existentes sobre el sector pesquero, propuso que el futuro instrumento fuera un Convenio que contuviera los principios, y que las informaciones detalladas necesarias se incluyeran, a título complementario, en una Recomendación.
- 206.** El portavoz de los expertos empleadores señaló que su Grupo prefería un Convenio complementado por una Recomendación.
- 207.** El portavoz de los expertos trabajadores, recordando a la Reunión que su Grupo había propuesto una forma diferente de Convenio, puso de relieve la importancia que revestía hallar la estructura correcta, que facilitaría el tratamiento de las diversas cuestiones, así como la utilización del instrumento por todos. Añadió que la Oficina debería abordar con cautela la cuestión de la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres.
- 208.** La experta gubernamental del Reino Unido, tras señalar que había asistido a la Reunión convencida de que el Consejo de

Administración ya había fijado la forma del instrumento, declaró que su delegación apoyaba la propuesta de los trabajadores, que garantizaría la flexibilidad necesaria.

- 209.** El experto gubernamental de Noruega también apoyó la forma propuesta por los trabajadores, ya utilizada para el convenio refundido orientado a la gente de mar, puesto que ambas cuestiones estaban estrechamente vinculadas. Los derechos fundamentales de los pescadores estarían contenidos en los artículos. En la Parte A del Código estarían estipulados estos derechos de conformidad con el tamaño del buque y el tipo de pesca, mientras que la Parte B contendría directrices. La estructura del instrumento podría adaptarse a la propuesta de la Oficina.
- 210.** El experto gubernamental de Dinamarca también recomendó que se adoptara la estructura del convenio refundido, y pensó que la lista de temas que debían incluirse podían discutirse posteriormente.
- 211.** El experto gubernamental de Francia compartió la opinión de los oradores anteriores por motivos de coherencia, y pensó que la Oficina debería examinar la factibilidad.
- 212.** El secretario del Grupo de los Empleadores añadió que, en principio, los empleadores preferirían el formato tradicional (por ejemplo, un Convenio o una Recomendación), ya que era más claro. Sin embargo, siempre que el futuro instrumento facilitara una clara distinción entre la parte vinculante y no vinculante, los empleadores podrían estar de acuerdo con cualquier tipo de modelo.
- 213.** La Secretaria General puso de relieve que la Conferencia aún debería tomar una decisión al respecto libremente, y que su discusión se basaría en las recomendaciones del Consejo de Administración relativas a una convención complementada por una recomendación. La Oficina coordinaría la parte vinculante del nuevo instrumento o instrumentos, de conformidad con un enfoque basado en principios, para que sea flexible y garantizar su amplia ratificación; los detalles los incluiría en las directrices.

El informe propondría dos opciones a la Conferencia: la primera seguiría las recomendaciones del Consejo de Administración, y la segunda, la nueva estructura que se había propuesto. En vista del escaso tiempo disponible, la Oficina quizá presentaría ambas opciones. Sin embargo, el nuevo texto se redactaría de forma que permitiera adoptar a una estructura alternativa.

Discusión y adopción del Resumen del Presidente

- 214.** El Presidente presentó un breve resumen (anexo II) de las áreas en las que alcanzó un consenso.
- 215.** Con respecto a la sección sobre la edad mínima contenida en el Resumen del Presidente, el portavoz de los expertos empleadores estimó que las referencias a los Convenios núms. 138 y 182 deberían incluirse más bien en el preámbulo del nuevo convenio que en el texto del convenio propiamente dicho.
- 216.** El secretario del Grupo de los Trabajadores no consideró apropiado hacer únicamente referencia a los Convenios núms. 138 y 182 en el preámbulo. A su juicio, la Oficina podría elaborar sin duda disposiciones que no duplicaran los convenios existentes.
- 217.** El experto gubernamental de la India preguntó si todavía sería posible emplear a personas entre 16 y 18 años.
- 218.** La Secretaria General declaró que el texto de las nuevas disposiciones no haría referencia específicamente a los Convenios núms. 138 y 182, sino que se basarían y serían coherentes con aquéllos. El motivo era la preocupación por crear un instrumento actual, y que no hiciera referencia a convenios que podrían quedar obsoletos en el futuro.
- 219.** El experto gubernamental del Reino Unido hizo un comentario sobre la sección relativa a la seguridad y la salud en el trabajo en el Resumen del Presidente. La última frase relativa a la

responsabilidad que incumbía a los empleadores en materia de seguridad y salud en el trabajo era insuficiente, dado que algunas veces no había empleador porque la relación de trabajo era inexistente. Debería añadirse el término «propietarios de los buques».

220. El portavoz de los expertos empleadores indicó que, si el propietario del buque delegaba las actividades en manos de terceros (por ejemplo, operador, fletador), la responsabilidad ya no incumbía al propietario del buque.
221. La experta gubernamental del Reino Unido expresó su deseo de que se añadiera «y operadores». Reiteró que el término «empleadores» no bastaba por sí solo, debido a su connotación de la existencia de un contrato de trabajo.
222. La Secretaria General explicó que el experto gubernamental del Reino Unido sólo deseaba incluir el caso de los pescadores autónomos, por ejemplo, cuando no existía una relación de empleo con un empleador.
223. El secretario del Grupo de los Trabajadores estimaba que la Oficina debería tener en cuenta cuando redactara el nuevo texto.
224. La experta gubernamental del Reino Unido declaró que apoyaría los términos del texto en su versión actual, si la Oficina considerara sus inquietudes en el momento de la redacción.
225. Con referencia a la sección sobre atención médica contenida en el Resumen del Presidente, la representante de la IMHA propuso que se incluyera una referencia a la Guía médica internacional de a bordo, que fue recomendada por la OIT, OMI y OMS, y que adquiriría importancia en caso de que no funcionaran los servicios de asistencia médica por radio.
226. El experto gubernamental de Dinamarca propuso hacer referencia al Convenio núm. 180 en la última frase de la página 3 del Resumen del Presidente, ya que deseaba asegurarse de que se limitara a los términos utilizados en dicho Convenio.

- 227.** El portavoz de los expertos empleadores expresó el deseo de establecer claramente una distinción entre niveles de seguridad y niveles de dotación para las actividades de la pesca.
- 228.** El experto gubernamental de Noruega señaló que las horas de descanso eran importantes para todos los tripulantes y que esto debía señalarse claramente.
- 229.** El experto gubernamental de Dinamarca deseaba asegurarse de que el texto se limitaba al contenido del Convenio núm. 180.
- 230.** El portavoz de los expertos trabajadores y la experta del Gobierno de Chile deseó que se aclarara la relación existente entre los niveles de dotación y las horas de descanso.
- 231.** La Secretaria General propuso que la Oficina formulara nuevamente la última frase del segundo párrafo que tenía en cuenta las opiniones expresadas. También podía insertarse una nota a pie de página que incluyera una definición de tripulación.
- 232.** El portavoz de los expertos trabajadores propuso que se eliminaran los corchetes del texto en el título Contratos de trabajo: «En la parte no vinculante del instrumento deben tenerse en cuenta los elementos que contiene el anexo II del Informe de la Comisión sobre las condiciones de trabajo en la industria pesquera (1988)». Esto mismo era aplicable, en la sección de Tripulación/dotación y cualificaciones: «También debería estudiarse la posibilidad de incluir una referencia a la orientación que se facilita en las publicaciones conjuntas de la FAO/OIT/OMI sobre la formación del personal de los buques pesqueros, y la salud y seguridad a bordo de los mismos».
- 233.** El portavoz de los expertos empleadores puso de relieve que no había consenso, por lo que el texto debería eliminarse y no incluirse en el Resumen del Presidente. La directriz clave para la formación de la tripulación se hallaba en el Convenio STCW-F mencionado en la frase anterior.
- 234.** El secretario de los expertos trabajadores expresó su «sorpresa absoluta» ante el hecho de que los empleadores trataran de

eliminar referencias a una serie de directrices detalladas establecidas por tres organismos competentes de las Naciones Unidas, y que eran pertinentes para la formación y la certificación de la tripulación. El Convenio STCW-F sólo era aplicable a buques de más de 24 metros de eslora. En la publicación conjunta se reconoce la primacía del Convenio STCW-F y se tiene en cuenta.

- 235.** La Secretaría General señaló que, si bien no se había alcanzado un consenso sobre estas dos frases que figuraban entre corchetes, habían tenido lugar discusiones importantes sobre las mismas. Se eliminarían los términos y se presentarían debidamente los comentarios presentados sobre las preguntas pertinentes para el cuestionario.
- 236.** El portavoz de los expertos empleadores explicó que era preciso distinguir entre la importancia de la dotación y la importancia de la tripulación para la pesca. La fuerza de la tripulación estaba determinada por las autoridades nacionales y aseguraba la navegación del velero en condiciones de seguridad. La fuerza de la tripulación para la pesca incumbía exclusivamente al armador, quien determinaba el número de personas necesarias a bordo para que las actividades de pesca fueran satisfactorias.
- 237.** Refiriéndose al orden del día de la Reunión, el experto gubernamental de Canadá señaló que se había convocado la Reunión para localizar las dificultades sobre las que se requerían consultas más detalladas. No se necesitaba alcanzar un consenso sobre otros puntos de discusión.
- 238.** El experto gubernamental de la India estuvo de acuerdo con el experto gubernamental de Canadá y expresó su plena confianza en la capacidad de la Oficina para resumir convenientemente los debates.
- 239.** El portavoz de los expertos empleadores señaló lo delicado de los asuntos planteados y pidió informes en las tres lenguas, para permitir a su grupo una discusión final y la posterior aceptación.

- 240.** La Secretaria General aseguró a los asistentes a la Reunión que la solicitud de los expertos empleadores se cumpliría y señaló que se habían encontrado puntos importantes para futuras discusiones. El Secretario General indicó que se realizarían otras consultas informales sobre las cuestiones más importantes antes de la primera sesión de la Conferencia Internacional del Trabajo de 2004.
- 241.** El informe de la Reunión se repartiría entre los expertos gubernamentales e interlocutores sociales para que lo revisasen. Después de terminado, el informe se incorporaría en el Informe V (2) que estaba preparando la Oficina con vistas a su sumisión a la 92.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (junio de 2004).

Anexo I

Comunicación presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte sobre la estructura de la nueva normativa propuesta para el sector pesquero

1. Dado que el objetivo es garantizar la existencia de un solo instrumento, será necesario asegurar que la estructura del Convenio es adecuada y que las diferentes normas se agrupan en capítulos comunes o familias.
2. Se propone que el nuevo instrumento esté integrado por:
 - los **artículos** – las definiciones y requisitos administrativos mínimos, así como los principios y derechos establecidos en las otras secciones del nuevo instrumento;
 - **Parte A** – obligatoria y dividida en varias secciones donde se abordan diferentes normas, y
 - **Parte B** – directrices para ayudar a aplicar las reglas y normas contenidas en la Parte A.
3. Se propone que los artículos contengan, además de la definición y los requisitos legales, una cláusula relativa al trato no más favorable para los buques que toquen un puerto de un país extranjero; un procedimiento simplificado de enmienda (equivalente al procedimiento tácito de enmienda de la Organización Marítima Internacional (OMI)); una referencia expresa a las normas fundamentales del trabajo de la OIT, y una sección de principios y derechos contemplados en este instrumento para el sector pesquero. También se propone que los artículos incluyan el concepto de equivalencia sustancial contenido en el Convenio núm. 147 de la OIT. Esto facilitaría una flexibilidad horizontal, en contraposición a una flexibilidad vertical, y permitiría lograr el objetivo por otros medios.
4. Se propone subdividir la Parte A en los «capítulos» siguientes:
 - I. Condiciones previas para trabajar a bordo de los buques:**
 - requisitos mínimos para trabajar a bordo de los buques;
 - edad mínima;
 - certificados médicos;
 - formación y cualificaciones, incluida una formación básica en materia de seguridad, teniendo en cuenta instrumentos internacionales

aplicables (dado que el Convenio STCW-F no ha entrado en vigor ni ha asegurado su amplia ratificación, citar el Convenio de la OMI supondría un impedimento para la ratificación);

- pesca responsable, y
- contratación y colocación.

II. Condiciones de empleo y dotación:

- contratos de trabajo de la gente de mar;
- salarios;
- horas de trabajo y de descanso y derecho a vacaciones;
- niveles seguros de dotación, y
- continuidad del empleo.

III. Alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda:

- alojamiento y servicios de bienestar a bordo, y
- alimentación y servicio de fonda.

IV. Protección de la salud, bienestar, atención médica y seguridad social:

- atención médica a bordo de buques y en tierra;
- responsabilidad del armador en caso de enfermedad o lesión de la gente de mar, o de otras desventuras;
- salud y seguridad y prevención de accidentes;
- acceso a servicios de bienestar en tierra, y
- protección en materia de seguridad social.

V. Cumplimiento y control de la aplicación:

- responsabilidades del Estado del pabellón;
- principios generales;
- inspección y control de la aplicación;
- normas de calidad;
- accidentes a bordo;
- responsabilidades del Estado del pabellón, e

- inspecciones en el puerto.
5. Se propone no tratar la cuestión de los documentos de identidad y contemplar la posibilidad de aplicar el nuevo Convenio núm. 185 de la OIT (documentos de identidad de la gente de mar) al sector pesquero.
 6. También se propone utilizar los siguientes criterios para limitar el ámbito de aplicación dentro de los subtítulos de los diversos «capítulos»:
 - longitud/arqueo (si se utiliza este último, deberá ser en términos de arqueo bruto y no en términos de desplazamiento como se precisa en el Convenio actual de la OIT sobre el alojamiento de la tripulación). También será necesario incluir una cláusula madre para excluir a los buques existentes del ámbito de aplicación de las nuevas normas en materia de construcción;
 - buques con cubierta y sin cubierta;
 - zona de operaciones;
 - tipo de operaciones;
 - tipo de aparejos;
 - si el buque toca puertos extranjeros;
 - si el armador es responsable de la operación del buque, y
 - la nacionalidad de la gente de mar en el caso de la seguridad social.

Dado que la utilización del Convenio internacional sobre arqueo de buques de la OMI podría dar lugar a complicaciones, se insta firmemente a aplicar los criterios relativos a la longitud.

7. La idea sería empezar con unos requisitos máximos, que se aplicarían a grandes buques que pescan en aguas distantes, y relajar más tarde las normas para otros tipos de buques y otras operaciones de pesca.

Conclusiones

8. La estructura expuesta anteriormente pretende utilizar el enfoque innovador que establece el nuevo instrumento para la gente de mar, de forma que el nuevo instrumento elaborado para el sector pesquero pueda enmendarse fácilmente y mejorarse en el futuro, si se ratifica ampliamente.

Anexo II

Resumen del Presidente

En el orden del día de la Reunión de expertos, adoptado por el Consejo de Administración en su 285.^a reunión (noviembre de 2002), se tenían que debatir las cuestiones a incluir en una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero.

Al desarrollar este orden del día la Reunión de expertos alcanzó un consenso sobre diversas cuestiones. Lo que sigue es un reflejo de los ámbitos en los que se alcanzó el consenso y será útil para que la Oficina redacte un proyecto de conclusiones sobre una norma general sobre el sector pesquero para que sea examinada en la 92.^a reunión (junio de 2004) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Se debatieron otras cuestiones sobre las que no se llegó a un consenso.

Edad mínima

Se logró un consenso general respecto a que la norma debería incluir disposiciones sobre la edad mínima. Se consideró que el trabajo en la pesca estaba orientado por las disposiciones del artículo 3 del Convenio núm. 138 y el artículo 3, *d*) del Convenio núm. 182 y los párrafos 3, *e*) y 4 de la Recomendación núm. 190. Se alcanzó un consenso respecto a que dicha disposición debería incluirse en las conclusiones propuestas, tomando debidamente en cuenta las disposiciones pertinentes de los Convenios núms. 138 y 182. Dicha disposición debería ser clara, simple y no repetitiva.

Exámenes médicos

En lo que respecta a los exámenes médicos, se llegó a un consenso general respecto a que la norma debería incluir una disposición que exija a los pescadores exámenes médicos periódicos y previos al embarque. Asimismo, se logró un consenso en que, en lo que respecta a las posibles excepciones a este requisito, la Oficina debería esperar el resultado de los análisis de las respuestas al cuestionario. Además, se acordó que la parte no vinculante de la norma debería hacer referencia a las *Directrices OIT/OMS para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos*.

Asistencia médica en el mar

En lo que respecta a la asistencia médica en el mar, se llegó a un consenso general respecto a que, teniendo en cuenta las áreas de trabajo de los buques y/o el tiempo que los buques están en alta mar, la norma debería contener los siguientes principios: los buques de pesca deberían llevar el material médico adecuado, y una guía médica apropiada aprobada por la autoridad competente; debería haber una persona a bordo con formación en primeros auxilios y/o asistencia médica; los buques y sus tripulantes deberían tener acceso a servicios médicos a través de la radio; deberían tomarse medidas para garantizar la asistencia en el mar. La norma también debería tener en cuenta la necesidad de medidas distintas para diferentes ámbitos del sector.

Contratos de trabajo

En lo que respecta a los contratos, se llegó a un consenso general respecto a que la norma debería disponer que debería existir un contrato, que podría ser un contrato de empleo o un contrato de enrolamiento para los pescadores, u otro tipo de acuerdo de reparto para los pescadores con el propietario del buque de pesca. Además, el contrato debería especificar un número mínimo de elementos referidos en el artículo 6 del Convenio núm. 114. Un análisis de las respuestas al cuestionario indicaría si el tema del seguro debería incluirse en dichos contratos.

Alojamiento

En lo que respecta al alojamiento, hubo acuerdo general en que la norma debería incluir una disposición general que estableciera que los buques de pesca deberían tener alojamiento adecuado, y suficientes alimentos y agua potable para el servicio del buque. También se acordó que dicha disposición debería ir acompañada de una lista de objetivos generales en materia de alojamiento, y que las informaciones detalladas se incluirían en la parte no vinculante del instrumento en calidad de directrices. La norma también debería facilitar suficiente orientación a los constructores de buques para la construcción del alojamiento del buque pesquero. Al elaborar estas disposiciones debería tenerse en cuenta el enfoque adoptado en las disposiciones relativas al alojamiento contenidas en el convenio refundido sobre el trabajo marítimo para la gente de mar.

Tripulación/dotación y cualificaciones

Con respecto a las cuestiones relativas a la dotación de los buques de pesca y a las cualificaciones de las personas que trabajan a bordo de los

mismos, hubo consenso general en que dichas cuestiones se abordaran en dos series de disposiciones diferentes.

En lo concerniente a la dotación, era preciso distinguir entre las personas empleadas como miembros de la tripulación y las contratadas a bordo del buque para otros fines prácticos. Los niveles de dotación de los buques pesqueros deberían ser suficientes y seguros, teniendo en cuenta debidamente las horas de descanso, y la necesidad de asegurar la seguridad general del buque y de los que trabajan a bordo del mismo.

En relación con las cualificaciones, la norma no debería duplicar o entrar en conflicto con las disposiciones contenidas en el Convenio STCW-F; debería examinarse la posibilidad de facilitar orientación en materia de cualificaciones a los capitanes de buques de más de 24 metros de eslora.

Horas de trabajo y de descanso

Con respecto a las horas de trabajo y de descanso, se convino en que la parte vinculante de la norma debería establecer que las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían disfrutar de períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional. Las demás disposiciones adicionales que pudieran incluirse se considerarían únicamente directrices.

Consulta

En lo concerniente a la cuestión de la consulta, se acordó que la norma debería incluir una disposición relativa a la consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores, y con las organizaciones representativas de las personas que trabajaban a bordo de los buques pesqueros, al elaborar y aplicar la legislación nacional relativa a las condiciones de trabajo en el sector pesquero. Se entendía que se hacía referencia a la consulta con las organizaciones representativas de todas las personas que entraban en el ámbito de aplicación del nuevo instrumento.

Registro de inscripción

Con respecto a la cuestión del registro, se apoyó firmemente la inclusión de una directriz relativa al mantenimiento, por parte de una autoridad competente, de un registro de inscripción o de una lista de la tripulación de buques pesqueros. Se expresó preocupación por el propósito de dicho registro. Por una parte, se apoyó la idea del registro a los efectos de

la seguridad y la salud en el trabajo, y a los fines estadísticos, y con miras a controlar la aplicación de las disposiciones de la norma; por otra, se expresó inquietud por que el registro pudiera utilizarse para limitar el acceso al trabajo a bordo de buques pesqueros, y por sus posibles consecuencias para la protección de los datos personales. La Oficina debía facilitar más aclaraciones, en el informe de la Conferencia, sobre el propósito del registro.

Salud y seguridad en el trabajo

Se tomó nota del Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), debido a la posible exclusión de la pesca de su campo de aplicación. Teniendo en cuenta la alta tasa de heridos y muertos que se producía en el sector pesquero, se concedió mucha importancia a la promoción de la seguridad y salud en el trabajo. Por lo tanto, hubo consenso respecto a que la norma debía contener disposiciones sobre este tema. Los temas tratados podían extraerse de los del Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134), especialmente de los artículos 4, 8 y 9, con las modificaciones apropiadas para el sector pesquero. La norma debía tratar de la utilización de la evaluación de riesgos. Asimismo, se acordó que podía incluirse una disposición apropiada sobre consultas respecto a la gestión de los sistemas de seguridad para los buques pesqueros, y reconocieron la responsabilidad que tenían los empleadores y los propietarios respecto a la salud a bordo de dichos buques.

Seguridad social

Respecto a la seguridad social, se alcanzó un consenso respecto a que la norma debía disponer que las personas que trabajaban a bordo de los buques de pesca debían tener derecho a las prestaciones aplicables a los otros trabajadores. Asimismo, debía tenerse en cuenta la especificidad del sector pesquero en este ámbito respecto a la formulación de la disposición que garantizase la cobertura al menos de ciertas prestaciones mínimas. No se incluirían disposiciones detalladas sobre esta cuestión.

Estructura de la norma

Se acordó unánimemente que debería considerarse la estructura de la norma propuesta por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) en el documento presentado por la misma. Sin embargo, correspondía a la CIT adoptar una decisión sobre la estructura. Se tendría en cuenta el tiempo de que disponía la Oficina y, si esta propuesta fuera

apoyada por la Conferencia Internacional del Trabajo, el texto se transformaría posteriormente para contemplar dicha estructura.

Otras cuestiones

Hubo consenso en que la norma debería reflejar las cuestiones de género. En inglés, en futuros documentos de la OIT sobre el sector pesquero, la palabra «fisherman» debería sustituirse por el término neutro en lo que respecta al género «fisher».

Lista de participantes

ANEXO II

Directivas pertinentes de la Unión Europea

Directiva 91/533/CEE del Consejo	Directiva 91/533/CEE del Consejo, de 14 de octubre de 1991, relativa a la obligación del empresario de informar al trabajador acerca de las condiciones aplicables al contrato de trabajo o a la relación laboral
Directiva 92/29/CEE del Consejo	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
Directiva 93/103/CE del Consejo	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
Directiva 93/104/CE del Consejo	Directiva 93/104/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo
Directiva 94/33/CE del Consejo	Directiva 94/33/CE del Consejo, de 22 de junio de 1994, relativa a la protección de los jóvenes en el trabajo
Directiva 97/70/CE del Consejo	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 metros
Directiva 1999/19/CE de la Comisión	Directiva 1999/19/CE de la Comisión, de 18 de marzo de 1999, que modifica la Directiva 97/70/CE del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros
Directiva 1999/63/CE del Consejo	Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la

ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST)

Directiva 2000/34/CE

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