

Conferencia Internacional del Trabajo, 96.^a reunión, 2007

Informe IV (2A)

Trabajo en el sector pesquero

Cuarto punto del orden del día

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra

ISBN 978-92-2-318137-6
ISSN 0251-3226

Primera edición 2007

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

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

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

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

INDICE

	<i>Página</i>
LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE	v
INTRODUCCION	1
RESPUESTAS RECIBIDAS	7
Observaciones generales	7
Respuestas.....	7
Comentario	10
Pregunta 1	10
Respuestas.....	10
Análisis global de las respuestas a la pregunta 1	21
Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita	22
Comentario de la Oficina	23
Pregunta 2	27
Respuestas.....	27
Análisis global de las respuestas a la pregunta 2	36
Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita	38
Comentario de la Oficina	38
Pregunta 3	39
Respuestas.....	39
Análisis global de las respuestas a la pregunta 3	50
Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita	51
Comentario de la Oficina	51
Pregunta 4	53
Respuestas.....	53
Análisis global de las respuestas a la pregunta 4	66
Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita	69
Comentario de la Oficina	70
Pregunta 5	73
Respuestas.....	73
Comentario sobre las respuestas a la pregunta 5.....	82
COMENTARIOS ADICIONALES DE LA OFICINA.....	87
APENDICE	
Informe de la Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero	93

LISTA DE ABREVIATURAS DE USO FRECUENTE

Organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, internacionales o regionales

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

Instrumentos internacionales

CONVEMAR	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar
Convenio de Formación-STCW	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros
Convenio de Formación STCW-F	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros
Convenio TORREMOLINOS 77	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
CTM	Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006
PROT 1993 PESQUEROS	Protocolo de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

Organizaciones nacionales de empleadores y de trabajadores

Argentina	CALaPA	Cámara Langostinera Patagónica
	CAPA	Cámara de Armadores de Poteros Argentinos
	CAPeCA	Cámara de Armadores de Pesqueros Congeladores de la Argentina
	CATT	Confederación Argentina de Trabajadores del Transporte
	UIA	Unión Industrial Argentina

Brasil	CNC	Confederación Nacional del Comercio
	CNT	Confederación Nacional del Transporte
Canadá	CLC	Congreso del Trabajo del Canadá
Colombia	ANDI	Asociación Nacional de Industriales
República de Corea	FKSU	Federación Coreana de Sindicatos de Gente de Mar
	KODEFA	Asociación Coreana de Pesquerías de Altura
	NFCC	Federación Nacional de Cooperativas Pesqueras
Costa Rica	INCOPECA	Instituto Costarricense de Pesca y Acuicultura
Dinamarca	3F	Federación Sindical Unitaria de Dinamarca
Egipto	GTUWA	Sindicato General de Trabajadores de la Agricultura y la Irrigación
España	FEOPE	Federación Española de Organizaciones Pesqueras
Finlandia	SAK	Organización Central de Sindicatos Finlandeses
	SAKL	Sindicato de Pescadores Profesionales de Finlandia
Honduras	COHEP	Consejo Hondureño de la Empresa Privada
India	HMS	Asociación de Trabajadores Hind Mazdoor Sabha
Islandia	ASI	Confederación de Trabajadores de Islandia
Italia	FEDERPESCA	Federación Nacional de Empresas de Pesca
	FAI-CISL	Federación Agrícola, Alimentaria, Ambiental e Industrial-Confederación Italiana de Sindicatos de Trabajadores
Japón	JSU	Sindicato de la Gente de Mar de Japón
Nueva Zelandia	NZCTU	Consejo de Sindicatos de Nueva Zelandia
Países Bajos	DFPB	Comisión de Productos Pesqueros de Holanda
Panamá	CMP	Cámara Marítima de Panamá
Sri Lanka	UFL	Federación Unitaria de Trabajadores
	NFSM	Movimiento Nacional de Solidaridad con los Pescadores
	CWC	Congreso de Trabajadores de Ceilán
Suecia	MMOA	Asociación de Oficiales de la Marina Mercante
	SFR	Federación Sueca de Pescadores
Trinidad y Tabago	ECA	Asociación Consultiva de Empleadores de Trinidad y Tabago

INTRODUCCION

El orden del día de la 96.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2007) comprende un punto relativo al «trabajo en el sector pesquero». Los antecedentes de la inscripción de este tema se remontan a 2002.

Ese año, el Consejo de Administración de la OIT, congregado en su 283.^a reunión (marzo de 2002) ¹, decidió inscribir en el orden del día de la 92.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2004) un punto relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero. Con miras a esa primera discusión del tema, la Oficina preparó dos informes: el Informe V (1) ² y el Informe V (2) ³. La Comisión del Sector Pesquero de dicha reunión de la Conferencia examinó estos informes y adoptó el suyo propio ⁴, el cual fue presentado a su vez a la Conferencia y adoptado por ésta reunida en plenaria en su decimoctava sesión. Durante esa sesión, la Conferencia también adoptó una resolución en el sentido de inscribir en el orden del día de la próxima reunión ordinaria de la Conferencia un punto titulado «Trabajo en el sector pesquero» ⁵.

La segunda discusión por la Conferencia de un punto relativo a una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero se celebró durante su 93.^a reunión (2005). La Comisión del Sector Pesquero constituida por dicha reunión de la Conferencia para debatir sobre el tema tuvo ante sí dos informes, el Informe V (2A) ⁶ y el Informe V (2B) ⁷, preparados por la Oficina sobre la base de las respuestas al cuestionario incluido en el Informe V (1) ⁸ y de las opiniones expresadas por la Reunión tripartita de expertos sobre el sector pesquero, celebrada del

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

² OIT: *Condiciones de trabajo en el sector pesquero* (informe de tipo «legislación y práctica»), Informe V (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004.

³ OIT: *Condiciones de trabajo en el sector pesquero: los puntos de vista de los mandantes*, Informe V (2), Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004.

⁴ OIT: *Actas Provisionales* núm. 21, Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004.

⁵ OIT: *Actas Provisionales* núm. 26, Conferencia Internacional del Trabajo, 92.^a reunión, Ginebra, 2004, págs. 26/1 a 26/7.

⁶ OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (2A), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005.

⁷ OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (2B), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005.

⁸ El Informe V (1), que la Oficina preparó sobre la base de la primera discusión, contenía los textos de los proyectos de convenio y de recomendación. Fue enviado a los gobiernos con la solicitud de que, previa celebración de consultas con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores, remitieran a la Oficina sus respuestas y cualesquiera enmiendas o comentarios que desearan formular. Véase OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005.

13 al 17 de diciembre de 2004⁹. En el Informe de la Comisión del Sector Pesquero de 2005 se incluían un proyecto de convenio y un proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, cuyos textos se recogieron en las *Actas Provisionales* núm. 19 de la nonagésima tercera reunión de la Conferencia (2005)¹⁰.

El informe de esta Comisión fue presentado a la plenaria de la Conferencia de 2005 para su discusión y aprobación. Los debates de la plenaria se recogen en las *Actas Provisionales* núm. 24 de esa reunión de la Conferencia¹¹.

Sometido a votación en plenaria, el proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero no fue adoptado por la Conferencia al no reunirse el quórum requerido¹². En cambio, el proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero sí fue adoptado¹³. Tras conocerse los resultados de la votación, la Conferencia aprobó una moción en la que se pedía al Consejo de Administración que inscribiera en el orden del día de la 96.ª reunión de la Conferencia (2007) un punto relativo al trabajo en el sector pesquero, sobre la base del informe presentado por la Comisión del Sector Pesquero de la 93.ª reunión de la CIT. En su respuesta a una solicitud de aclaración, el Consejero Jurídico indicó que cuando volviera a examinarse esa cuestión iba a ser necesario revisar la recomendación adoptada y, probablemente, adoptar una nueva recomendación que la reemplazara¹⁴.

En su 294.ª reunión (noviembre de 2005), el Consejo Administración decidió inscribir en el orden del día de la 96.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2007) un punto relativo al trabajo en el sector pesquero, con miras a la adopción de un convenio complementado por una recomendación. El Consejo decidió también que la Conferencia debería utilizar como base para su discusión el informe presentado por la Comisión del Sector Pesquero de la 93.ª reunión de la CIT, así como los resultados que se obtuvieran en consultas tripartitas ulteriores¹⁵.

En su 295.ª reunión (marzo de 2006), el Consejo de Administración decidió que la preparación de la discusión del punto relativo al trabajo en el sector pesquero se regiría con arreglo al procedimiento de simple discusión, adaptado a las circunstancias especiales en que ésta iba a tener lugar. En consecuencia, también acordó aplicar un programa de plazos reducidos para la presentación de los informes a los gobiernos¹⁶.

⁹ El informe de la Reunión tripartita de expertos está incluido en OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (2A), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005, *Apéndice*.

¹⁰ OIT: *Actas Provisionales* núm. 19, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005.

¹¹ OIT: *Actas Provisionales* núm. 24, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005, págs. 24/1 a 24/12.

¹² El resultado de la votación sobre el convenio fue el siguiente: 288 votos a favor, 8 en contra y 139 abstenciones. Dado que el quórum era de 297 y que la mayoría requerida de dos tercios era de 290 (sobre 435 votos emitidos), el convenio no fue adoptado al no reunirse el quórum (la suma de los votos a favor y los votos en contra sólo llegó a 296).

¹³ El resultado de la votación sobre la recomendación fue el siguiente: 292 votos a favor, 8 en contra y 135 abstenciones. Dado que el quórum era de 297 y que la mayoría requerida de dos tercios era de 290 (sobre 435 votos emitidos), la recomendación fue adoptada al superarse el quórum (la suma de los votos a favor y los votos en contra fue de 300).

¹⁴ OIT: *Actas Provisionales* núm. 25, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005, págs. 25/3 a 25/5.

¹⁵ Documentos GB.294/2/1, párrafo 7, apartado a), y GB.294/PV, párrafo 43.

¹⁶ Documentos GB.295/16/3 y GB.295/PV, párrafo 246.

En cumplimiento de este programa de plazos reducidos, y luego de celebrar consultas oficiosas el 3 de mayo de 2006, la Oficina preparó y envió a los gobiernos un primer informe¹⁷, al que se adjuntó un breve cuestionario y un ejemplar del informe de la Comisión del Sector Pesquero de la 93.ª reunión de la Conferencia¹⁸. Se dio así cumplimiento a las obligaciones de la Oficina en virtud de lo dispuesto en la Constitución de la OIT y el Reglamento de la Conferencia. En consonancia con lo anterior, y de conformidad con el artículo 38, párrafo 1, del Reglamento de la Conferencia, se pidió a los gobiernos que, luego de celebrar consultas con las organizaciones más representativas de los empleadores y de los trabajadores, remitieran a la Oficina a más tardar el 1.º de septiembre de 2006 sus respuestas al cuestionario, así como cualesquiera opiniones que les mereciera el contenido de los proyectos de convenio y de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero.

En el momento en que se ultimó el presente informe, la Oficina había recibido las respuestas de los gobiernos de los 60 Estados Miembros siguientes: Alemania, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bélgica, Benin, Brasil, Burkina Faso, Canadá, República Checa, China, Colombia, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, Egipto, Eslovenia, España, Filipinas, Finlandia, Francia, Ghana, Grecia, Hungría, Iraq, Islandia, Italia, Japón, Letonia, Líbano, Lituania, Mauricio, México, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Polonia, Portugal, Qatar, Reino Unido, Rumania, Seychelles, República Arabe Siria, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Suriname, Tailandia, Trinidad y Tabago, Ucrania, Uruguay y República Bolivariana de Venezuela.

Los gobiernos de los 31 Estados Miembros siguientes indicaron que sus respuestas se habían preparado luego de la celebración de consultas con organizaciones de empleadores y/o de trabajadores; algunos incluyeron en sus respuestas las opiniones manifestadas sobre ciertos puntos por dichas organizaciones: Argentina, Bélgica, Brasil, Canadá, República Checa, Colombia, República de Corea, Costa Rica, Croacia, Cuba, Dinamarca, España, Finlandia, Islandia, Italia, Japón, Mauricio, México, Nueva Zelandia, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Polonia, Reino Unido, Rumania, Seychelles, República Arabe Siria, Sri Lanka, Suecia, Suiza y Tailandia. Varios otros gobiernos indicaron que habían enviado el cuestionario a las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores, pero que estas organizaciones no habían remitido sus comentarios a tiempo para su inclusión en las respuestas al cuestionario.

Los gobiernos de algunos Estados Miembros enviaron por separado las respuestas recibidas de organizaciones de empleadores y de trabajadores, así como de organizaciones de otra índole; en algunos casos, estas organizaciones remitieron sus respuestas directamente a la Oficina.

La Oficina señala que varios gobiernos (por ejemplo, los de la República Checa, Hungría y Suiza) no incluyeron comentarios de fondo en sus respuestas al cuestionario.

En octubre de 2006, la Mesa del Consejo de Administración acordó convocar una Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero, con el fin de celebrar nuevas consultas respecto al proyecto de convenio y el proyecto de

¹⁷ OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe IV (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 96.ª reunión, Ginebra, 2007.

¹⁸ OIT: Informe de la Comisión del Sector Pesquero, *Actas Provisionales*, núm. 19, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, Ginebra, 2005.

recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, en la perspectiva de su examen por la 96.^a reunión de la Conferencia (junio de 2007) ¹⁹. Esta Mesa Redonda, que se celebró en Ginebra del 11 al 13 de diciembre de 2006, estuvo compuesta por los siguientes miembros: ocho representantes gubernamentales de Estados Miembros de la OIT, designados a nivel de región, previa consulta con los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental, ocho representantes de los empleadores y ocho representantes de los trabajadores, designados por los Grupos respectivos. Los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental, o sus representantes, participaron en calidad de observadores con derecho a hacer uso de la palabra en nombre de cualquier país perteneciente a sus Grupos respectivos. También participó un observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. El Presidente no se contaba entre los ocho representantes gubernamentales.

La Oficina puso a disposición de los participantes en la Mesa Redonda una versión preliminar del resumen de las respuestas al cuestionario contenido en el Informe IV (1) a la 96.^a reunión de la Conferencia. El informe de dicha Mesa Redonda se encuentra en el apéndice del presente informe, y comprende en anexo el contenido sustancial de una presentación hecha por los empleadores ante la Mesa Redonda, así como un texto presentado por el Gobierno del Japón con información adicional sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

Texto de los proyectos de convenio y de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero

En virtud del artículo 10, párrafo 2, apartado *a*), de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo y del artículo 38, párrafo 2, del Reglamento de la Conferencia Internacional del Trabajo, la Oficina tiene la responsabilidad de redactar el informe definitivo para la discusión por la CIT, en el cual han de incluirse los proyectos de instrumento. Al preparar el presente informe, la Oficina se ha ceñido a los requisitos siguientes:

- a)* con arreglo al párrafo 2 del artículo 38 del Reglamento, el informe que contiene los proyectos de instrumento debe redactarse «basándose en las respuestas [al cuestionario] recibidas»; y
- b)* de acuerdo con las instrucciones dadas por el Consejo de Administración en este caso excepcional, «la Conferencia debería utilizar como base para la discusión el informe de la Comisión del Sector Pesquero presentado en la 93.^a reunión, así como los resultados de otras consultas tripartitas».

En circunstancias normales, y en virtud de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 38 del Reglamento, la Oficina procedería a introducir en los proyectos de instrumento los cambios propuestos en una mayoría de las respuestas al cuestionario recibidas. Ahora bien, dando curso a las instrucciones específicas recibidas del Consejo de Administración con respecto a este caso, la Oficina no ha efectuado ninguna modificación sustantiva en los proyectos de instrumento y ha mantenido los textos que figuraron en anexo al informe de la Comisión del Sector Pesquero de la 93.^a reunión de la Conferencia. A fin de aprovechar el análisis adicional de los textos por el Comité de Redacción de la 93.^a reunión de la Conferencia, los proyectos de convenio y de recomendación que se presentan a la Conferencia de 2007 son los mismos proyectos de

¹⁹ Documento GB.297/Inf. 2.

instrumento que se sometieron a la 93.^a reunión de la Conferencia (2005) para su adopción.

Contenido del Informe IV (2A)

Por consiguiente, en el presente volumen (Informe IV (2A)) la Oficina ha incluido en particular:

- un resumen de las respuestas recibidas por la Oficina en relación a cada una de las cinco preguntas que se formularon en el Informe IV (1), seguido de un análisis global de las respuestas, de una breve referencia a las deliberaciones pertinentes de la Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero y de un comentario que la Oficina ha preparado basándose en las respuestas recibidas y en los debates de la Mesa Redonda (en el comentario relativo a la pregunta 1, la Oficina ha añadido algunas ideas para la posible redacción alternativa de ciertas disposiciones sobre el ámbito de aplicación del futuro convenio);
- una serie de comentarios adicionales de la Oficina, con propuestas de carácter indicativo en relación a los casos en que la Comisión de la Conferencia o el Comité de Redacción de la Comisión quizás estimen que es oportuno armonizar las versiones inglesa y francesa, o corregir cualquier ambigüedad o error evidentes que aún figuren en los textos, funciones que, en circunstancias normales, hubiera incumbido desempeñar a la Oficina antes de la celebración de la Conferencia; y
- un apéndice que contiene el informe de la Mesa Redonda, al que se han anexado el texto de una presentación de los empleadores ante la Mesa Redonda, así como un texto presentado a la misma por el Gobierno del Japón.

A fin de que el proyecto de convenio y el proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero obren en poder de los gobiernos dentro del plazo señalado en el párrafo 2 del artículo 38 del Reglamento de la Conferencia, los textos propuestos se han publicado por separado, en el Informe IV (2B).

RESPUESTAS RECIBIDAS

Varios Estados adjuntaron observaciones de carácter general a sus respuestas a las cinco preguntas formuladas por la Oficina en el Informe IV (1). Asimismo, la Oficina observa que muchas de las entidades consultadas incluyeron comentarios generales en sus respuestas a preguntas específicas, y en particular a la pregunta 5.

Observaciones generales

Respuestas

AUSTRALIA

Es imprescindible lograr una amplia ratificación para los convenios de la OIT, si queremos que estos instrumentos susciten respeto en la comunidad internacional y sigan contribuyendo a hacer realidad los objetivos básicos de la Organización. Muchos de los actuales convenios son excesivamente prescriptivos o técnicos, características que entorpecen su ratificación por Estados Miembros que podrían perfectamente dar cumplimiento a las metas de los convenios. Para remediar esta situación, al redactar nuevos instrumentos la Oficina debería dar prioridad a la inclusión de artículos más flexibles y basados en principios. En el proyecto de nuevo convenio sobre el trabajo en el sector pesquero deberían postularse principios generales, orientados a la materialización de metas y dispositivos de protección adecuados, suficientemente flexibles como para ajustarse a las distintas circunstancias y niveles de desarrollo económico y social de cada país, y adaptables a una futura evolución normativa. En su versión actual, el proyecto de convenio es excesivamente restrictivo y fija normas demasiado elevadas que muchos países en desarrollo serán incapaces de cumplir. Dado que con este convenio se pretende aportar una protección normativa al mayor número posible de pescadores en todo el mundo, surge la necesidad de ajustar su contenido a fin de crear las condiciones que susciten un gran volumen de ratificaciones. La formulación de nuevos instrumentos debería centrarse en el establecimiento de normas mínimas apropiadas, y evitar una orientación exageradamente preceptiva o la inclusión de disposiciones cuyo rigor esté manifiestamente muy por encima de los niveles necesarios para garantizar la seguridad y el bienestar básicos de los pescadores. En la preparación del proyecto de instrumento, la Oficina debería reducir al mínimo el número de cláusulas detalladas. Cuando se considere que es necesario introducir disposiciones más claras o pormenorizadas, se debería permitir que los delegados encuentren la redacción que consideren apropiada; cuando proceda, los textos así redactados deberían incorporarse a una recomendación o a un repertorio de orientaciones. La adopción de este enfoque reduciría las probabilidades de rechazo de los futuros proyectos de instrumento.

BÉLGICA

El proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero que la Comisión del Sector Pesquero presentó a la Conferencia Internacional del Trabajo en su 93.^a reunión (2005) recibió el apoyo unánime de la delegación belga asistente a esa reunión. A juicio de los delegados belgas, el texto propuesto era un instrumento equilibrado, que preveía un nivel de protección aceptable y que, al mismo tiempo, tomaba en consideración algunas aspiraciones de los países que se verían confrontados con dificultades a la hora de aplicar determinadas normas.

CANADÁ

Es importante no perder de vista el objetivo señalado en el preámbulo del proyecto de convenio, a saber, garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a los requisitos mínimos del trabajo a bordo, las condiciones de servicio, el alojamiento y la comida, la protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, la atención médica y la seguridad social. Se trata de adoptar una normativa convincente, que asegure una protección adecuada a los pescadores. Tanto el convenio como la recomendación deberían ser útiles y viables, de manera que puedan adaptarse a la diversidad del sector pesquero. Por consiguiente, habría que evitar incluir disposiciones prescriptivas que obstaculicen la amplia ratificación y aplicación de ambos instrumentos. Sin desconocer el trabajo notable de la Comisión en el curso de dos reuniones de expertos y dos discusiones de la Conferencia Internacional del Trabajo, Canadá observa que los pequeños ajustes introducidos en la redacción de los proyectos de instrumento no son suficientes para disipar la inquietud suscitada por el carácter excesivamente preceptivo del proyecto de convenio en su redacción actual. La *Nota explicativa* concerniente al Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo adoptado recientemente ofrece orientaciones útiles en lo que atañe a la elaboración de un nuevo instrumento basado en normas ya existentes. Concretamente, en dicho instrumento se ha establecido un sólido conjunto de derechos y principios que ofrece a los Miembros un amplio margen de flexibilidad para la puesta en práctica de dichos derechos y principios, los cuales deben ser respetados y cumplidos. Los Miembros pueden entonces dar efecto a los requisitos detallados que figuran en la Parte A del Código aplicando el principio de la equivalencia substancial, que también se invocó atinadamente en el marco de la discusión del proyecto de instrumento sobre la pesca en 2005. En la redacción del nuevo convenio relativo al trabajo en el sector pesquero también se debería tener en cuenta otra dimensión de flexibilidad incorporada al Convenio sobre el trabajo marítimo, a saber, que los requisitos obligatorios contenidos en muchas disposiciones de la Parte A del Código de este Convenio se formularon de forma más general, a fin de permitir una mayor capacidad discrecional a la hora de adoptar medidas específicas a nivel nacional.

GRECIA

Debería hacerse todo lo posible para preparar un nuevo proyecto de convenio cuyo texto sirva efectivamente como base aceptable para las negociaciones en torno a esta cuestión durante la 96.^a reunión de la Conferencia y asegure en definitiva la adopción del convenio.

LÍBANO

El proyecto de convenio se refiere a las actividades de pesca en que operan ya sea pesqueros de grandes dimensiones o un gran número de pescadores. Sin embargo, la

flota pesquera del Líbano está formada por pequeñas embarcaciones pertenecientes a los propios pescadores. En estas embarcaciones no se podrán cumplir los requisitos y obligaciones que prevé el proyecto de convenio. En otras palabras, en la actualidad no es en absoluto imaginable que las disposiciones del futuro convenio puedan aplicarse en el Líbano. Pese a que las disposiciones del proyecto de convenio parecen ser flexibles en algunos aspectos, su aplicación en embarcaciones pequeñas de menos de 13 metros de eslora resultaría imposible. Por otra parte, los pescadores del Líbano no están amparados por las disposiciones del Fondo Nacional de Seguridad Social.

NORUEGA

De momento, no tiene enmiendas que proponer al texto del proyecto de convenio, que considera suficientemente flexible. Noruega manifestará su posición al respecto en el curso de la Conferencia.

NUEVA ZELANDIA

Business New Zealand: La incapacidad de la reunión de 2005 para ponerse de acuerdo en torno a un convenio sobre el trabajo en el sector pesquero obedeció en una medida nada despreciable a la incertidumbre en cuanto a los resultados de la discusión del proyecto de convenio sobre el trabajo marítimo que tendría lugar en 2006, por ser éste un instrumento que regularía cuestiones similares en relación a la gente de mar. En realidad, llegado el momento, el Convenio sobre el trabajo marítimo fue adoptado por una abrumadora mayoría de las delegaciones asistentes a la reunión de 2006. Por consiguiente, Business New Zealand considera que en la formulación de los documentos para la discusión de 2007 deberían tomarse en consideración tanto el contenido como la estructura del Convenio sobre el trabajo marítimo. Las sinergias entre ambos textos son evidentes, por lo que no tiene sentido llevar adelante un debate en el que se ignore la existencia de un modelo viable.

PAÍSES BAJOS

El hecho de que la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo no lograra adoptar el convenio sobre el trabajo en el sector pesquero es algo más que un simple accidente de procedimiento. Ninguno de los gobiernos asiáticos (de donde proceden cerca del 80 por ciento de los pescadores) votó a favor del proyecto de convenio. Sin el apoyo de esos países (así como de los demás países que no lo respaldaron) no podrá alcanzarse la meta de adoptar un instrumento que brinde una protección universal a los pescadores. En otras palabras, la mayoría de los pescadores tendrán un nivel de protección insuficiente. Además, si sólo se consiguiera un bajo nivel de ratificación entre los países que poseen una alta proporción del arqueo bruto mundial, no se habría contribuido al establecimiento de reglas del juego equitativas en el sector pesquero. Desde esta perspectiva, puede considerarse que el rechazo del proyecto de convenio en 2005 fue una «bendición disfrazada», ya que abrió una nueva oportunidad para conseguir un apoyo más amplio de parte del sector pesquero en todo el mundo. Al respecto, el Gobierno de los Países Bajos considera sumamente atinadas las consultas que la Oficina ha celebrado por intermedio del cuestionario. Podría decirse que el actual texto del proyecto de convenio es excesivamente preceptivo y carente de flexibilidad. Por una parte, el proyecto contiene normas que podrían resultar demasiado rigurosas para los países en desarrollo, y por otra, su texto constituye un obstáculo para aquellos países que utilizan unidades de peso y medida diferentes.

Comentario

La Oficina observa que en varias de las respuestas a esta y otras de las preguntas se menciona el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) adoptado en 2006 por la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo. Aun cuando la Oficina reconoce que hay diferencias considerables entre el transporte marítimo y el sector pesquero, en algunas de sus propias observaciones se ha referido también a ciertas disposiciones del CTM. Quienes deseen consultar el texto completo del Convenio sobre el trabajo marítimo y otros datos — en alemán, árabe, chino, español, francés, inglés o ruso — pueden visitar el sitio web de la OIT ¹.

Ahora bien, puesto que entre las respuestas recibidas no se observó una mayoría a favor de la adopción de un enfoque inspirado en el Convenio sobre el trabajo marítimo, la Oficina no ha preparado un texto alternativo completo.

Pregunta 1

P. 1 *En el texto del proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero ² se prevé, en la Parte I (Definiciones y ámbito de aplicación), la posibilidad, con arreglo a ciertas condiciones, de que la autoridad competente exima de algunas disposiciones del convenio o de todas ellas a ciertos buques pesqueros o a ciertas categorías de pescadores. ¿Habría que introducir un mayor grado de flexibilidad en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio? ³ De ser así, sírvase indicar con respecto a qué disposiciones y con arreglo a qué condiciones.*

Respuestas

Alemania. La flexibilidad de la formulación del ámbito de aplicación previsto en el artículo 3 es suficiente. Dicho ámbito no debería incluir a las personas que faenan a bordo de buques pesqueros en calidad de independientes.

Arabia Saudita. No es necesario prever una mayor flexibilidad en las disposiciones relativas al ámbito de aplicación.

Argelia. No sería útil eximir a determinados buques o pescadores del ámbito de aplicación del convenio. La legislación de Argelia se aplica a todas las categorías de buques y de pescadores comprendidas en el proyecto de convenio.

Argentina. No resulta conveniente atribuir a los miembros la facultad discrecional de exclusión. La introducción de una cláusula de esta naturaleza implicaría dejar al arbitrio de cada Estado Miembro el ámbito de aplicación del convenio. Esto podría conllevar una configuración extremadamente heterogénea de situaciones de protección diferenciada, que provocaría inequidades y favorecería la discriminación en el acceso al empleo respecto de ciertos colectivos de trabajadores en detrimento de otros. En cuanto a la posibilidad de excluir a cierto tipo de buques — por ejemplo, en función de su tamaño —, no parece saludable desde el punto de vista de la técnica normativa que este tipo de exclusiones sea incluido en las definiciones generales. Por el contrario, podrían figurar en las Partes o las disposiciones. Sin embargo, tales exclusiones deben dejar a

¹ En la dirección <http://www.ilo.org/public/spanish/standards/norm/mlc2006/index.htm>.

² Este texto está incluido en OIT: *Actas Provisionales* núm. 19, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005.

³ Según algunas propuestas, en el proyecto de convenio se debería prever un mayor grado de flexibilidad para los países en desarrollo.

salvo los derechos fundamentales de los trabajadores involucrados. La Superintendencia de Riesgos del Trabajo señala que la exclusión sería únicamente para la pesca de subsistencia y la pesca deportiva; el resto de las actividades de pesca comercial quedarían incluidas.

CATT: No existe la necesidad de establecer exclusiones generales adicionales. De concluirse que es necesario fijar alguna clase de flexibilidad adicional, ello debería ser contemplado en la Parte o el artículo específicos.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: La autoridad competente de cada Estado Miembro debería excluir a ciertos buques o pescadores de algunas de las disposiciones del convenio, y particularmente a los pescadores artesanales y a las embarcaciones menores de 12 metros de eslora. Esta posición resulta coherente con la postura enunciada por el Grupo de los Empleadores tanto en la 92.^a como en la 93.^a reuniones de la Conferencia, cuando se afirmó la necesidad de elaborar un convenio integrador que asegure un equilibrio entre los Estados desarrollados que cuentan con normativas y los países en desarrollo que carecen de normas en esta materia. El Grupo de los Empleadores señaló también que el convenio debía establecer normas mínimas, y no normas máximas, ya que cada Estado Miembro siempre podría ampliar la protección, si fuera factible, en sus contextos nacionales. Lamentablemente, las labores de la Comisión del Sector Pesquero no se orientaron en esa dirección. Por tal motivo, hoy se nos pregunta si se deben prever excepciones, cuando hubiera correspondido preguntar si deberíamos ampliar la protección establecida como mínimo para algunas actividades o algunos tipos de buques. Concretamente, las tareas de pesca son comunes a todas las áreas o zonas de pesca. Sólo podría establecerse alguna excepción respecto a la pesca artesanal o de subsistencia familiar en conceptos tales como la edad mínima, el examen médico, la contratación y el alojamiento.

Australia. No se opone al texto relativo al ámbito de aplicación del convenio contenido en el artículo 2. No es necesario prever otras exenciones generales. Si se considerara que hace falta introducir un grado suplementario de flexibilidad, la cuestión debería abordarse de forma específica en el artículo o los artículos pertinentes.

Austria. En Austria se practica la pesca comercial en aguas interiores, a bordo de embarcaciones de menos de 10 metros de eslora sin espacios habitables (gabarras). A lo sumo, esas embarcaciones pueden tener casetas de gobierno cubiertas, pero no disponen de camarotes o locales similares. Unas 150 personas se dedican a la pesca en aguas interiores, la que suele ser una ocupación secundaria. Unas pocas de esas personas están asalariadas (como el personal del servicio forestal federal); la mayoría de los pescadores ejercen esta actividad con arreglo a licencias o derechos de pesca obtenidos a título personal. Se debería mantener la posibilidad de eximir del cumplimiento de algunas disposiciones a las personas que pescan en ríos y aguas interiores, con arreglo al párrafo 1, apartado a), del artículo 3.

Azerbaiyán. Sí, el convenio debería ser flexible en lo que atañe a determinadas categorías de buques, en función de la eslora, el itinerario de pesca, el tiempo transcurrido en el mar y el arqueo bruto de la embarcación.

Bélgica. Es difícil imaginar un proyecto de convenio aún más flexible, pues varias de sus disposiciones establecen ya un nivel importante de exclusión y adaptación: el apartado c) del artículo 1 se refiere a las diversas posibilidades de flexibilidad previstas: «... cualquier excepción, exención u otra aplicación flexible...»; el artículo 2 prevé un sistema para extender la protección a los buques de eslora inferior a 24 metros (cifra que corresponde al umbral solicitado por algunos países); el artículo 3 contempla la

posibilidad de exclusión, y el artículo 4 ilustra muy bien el aspecto progresivo (o de promoción) del instrumento. El anexo III ofrece cierto grado de libertad con respecto a la aplicación de las disposiciones mediante la formulación de disposiciones generales en términos extremadamente amplios: «La autoridad competente, previa celebración de consultas, deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.» Estos ejemplos ponen de manifiesto que se han tenido en cuenta, en gran medida, todas las situaciones específicas, las preocupaciones y los temores concretos. Además, la práctica establecida es que las normas internacionales del trabajo se redacten de manera que se puedan aplicar de forma universal, sin otorgar regímenes especiales a países o categorías de países específicamente señalados. Asimismo, es imposible establecer una definición objetiva del concepto de «países en desarrollo» sin negar de forma intrínseca la propia noción de desarrollo. Resulta inadmisibles que se invoque el término «subdesarrollo» para justificar el hecho de que este sector siga pagando un elevado costo humano, cuando son precisamente los países en desarrollo los que, en principio, carecen de la capacidad necesaria para contrarrestar esas dramáticas circunstancias. Ello tampoco sería justo de cara a los países que están desplegando esfuerzos considerables para proteger a sus pescadores. Por último, se ha determinado que la reducción de las garantías de protección de los trabajadores no contribuye en modo alguno al desarrollo de los países o las sociedades. Por tanto, la respuesta de Bélgica es un «no» categórico. El establecimiento de manera atinada y equilibrada de una flexibilidad interna en esta disposición sigue siendo la única solución posible.

Benin. Ya hay suficiente flexibilidad en el texto con respecto al ámbito de aplicación, y no se requiere introducir más.

Brasil. Es importante lograr un equilibrio entre, por una parte, las normas existentes y su posible mejora y, por la otra, la flexibilidad necesaria para conseguir una ratificación generalizada, sobre todo entre los países en desarrollo, donde el sector pesquero está menos reglamentado. A fin de aumentar el número de ratificaciones, habida cuenta de las distintas tradiciones relativas a la pesca que existen en los diferentes países, así como de las diferencias de apreciación con respecto a las líneas de costa y las corrientes marítimas, es necesario apoyar la posibilidad prevista en el artículo 3, en el sentido de que la autoridad competente exima a ciertos buques o pescadores de algunas o todas las disposiciones del convenio. Aunque todas son importantes para mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, el convenio debe establecer normas mínimas, de manera que los países que no hayan ratificado los convenios existentes puedan realizar progresos en la protección de los pescadores mediante la ratificación del nuevo convenio, sabiendo que, afortunadamente, muchos otros países ya han alcanzado niveles muy superiores a los previstos en esas disposiciones y seguirán mejorándolos. Se entiende que la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá eximir — en particular, de las disposiciones sobre el alojamiento que figuran en el anexo III y de las disposiciones contenidas en los apartados *b)* y *d)* del artículo 29, relativos a la atención médica — a las embarcaciones dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos y canales, así como en las zonas contiguas de las aguas archipelágicas. Así pues, se propone modificar el apartado *a)* del párrafo 1 del artículo 3 en los siguientes términos: «las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos y canales y en las zonas contiguas de las aguas archipelágicas, y». El objetivo es facilitar la ratificación del instrumento por los Estados archipelágicos. La exclusión se justifica por el hecho de que, en el caso de esos

países, las embarcaciones pesqueras pueden alcanzar más fácilmente la costa si tienen problemas.

CNC y CNT: Sí, para las embarcaciones pesqueras que faenan en ríos, lagos y canales. En efecto, las diferentes condiciones aplicables a los buques pesqueros dedicados a la navegación de altura deberían ser lo suficientemente flexibles como para tener en cuenta las distintas situaciones existentes en el sector pesquero.

Burkina Faso. Es conveniente prever cierto grado de flexibilidad con respecto a algunos buques y categorías de pescadores.

Canadá. Es necesario que el convenio contenga una disposición que prevea la posibilidad de que la autoridad competente exima a ciertos buques o categorías de pescadores de algunas o todas sus disposiciones, habida cuenta de las importantes diferencias que existen entre los distintos tipos de pesca y de la viabilidad económica de cada uno. Se podría lograr una mayor flexibilidad en esta cláusula mediante la supresión de las palabras «especiales y de fondo» en el párrafo 1 del artículo 3. También tiene que haber flexibilidad en las disposiciones específicas del convenio, a efectos de establecer un trato diferenciado de las cuestiones relacionadas con la seguridad, con la salud y con la comodidad; además, cuando se elaboren las normas deberían tenerse en cuenta los períodos transcurridos en el mar y los beneficios en relación a los costos. En el párrafo 1, apartado *b)*, del artículo 3, el término «limitadas» debe sustituirse por el término «determinadas». La falta de flexibilidad en la formulación de esta disposición supondría un obstáculo para la ratificación.

CLC: No hace falta añadir flexibilidad en el conjunto del convenio; todo aumento del grado de flexibilidad debería establecerse con respecto a secciones concretas.

China. No es necesario prever una mayor flexibilidad, dado que el ámbito de aplicación definido en el proyecto de convenio ya permite un amplio margen de maniobra.

Colombia. ANDI: Los Estados Miembros, por medio de su legislación nacional y reglamentos, deberían poder excluir de los requisitos del convenio o de ciertas disposiciones del mismo a las embarcaciones menores de 24 metros de eslora o de un arqueo bruto inferior a 175, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o de las operaciones de los buques pesqueros, y en función de la duración del viaje y de la zona de pesca en que faenan.

Costa Rica. El 99 por ciento de las embarcaciones de Costa Rica poseen una eslora inferior a 24 metros. Para los países en desarrollo, como Costa Rica, es de trascendencia que el proyecto de convenio reconsidere algunas disposiciones, como las que se enmarcan en la Parte IV y las relativas a las exclusiones y/o exigencias para «buques».

Croacia. La flexibilidad propuesta es, al parecer, adecuada.

Cuba. Respecto del ámbito de aplicación, deberá quedar a criterio de la autoridad competente si se excluye o no a las embarcaciones menores de 24 metros de eslora y que navegan en aguas interiores o en viajes próximos a las costas.

Dinamarca. No es necesario prever una mayor flexibilidad para el «ámbito de aplicación».

3F: Coincide con esa opinión.

Egipto. El arqueo bruto debería utilizarse como base para determinar el ámbito de aplicación del convenio, a fin de excluir a las embarcaciones pesqueras cuyo arqueo

bruto sea inferior a 20. Las disposiciones del convenio no deberían aplicarse a los buques pesqueros existentes; en cambio, sí deberían aplicarse a las embarcaciones cuyo permiso de construcción se obtengan en un plazo mínimo de tres años a contar de la entrada en vigor del instrumento, a fin de que los armadores puedan cumplir las disposiciones del convenio.

GTUWA: Deberían quedar excluidos los buques pesqueros dedicados a operaciones en cursos y masas de agua interiores que, como los ríos y lagos, no tengan más de 100 metros de ancho y dos metros de profundidad. A los buques y pescadores que operen en esas aguas tampoco se les deberían aplicar las disposiciones relativas a la edad, a fin de excluir de las mismas a la pesca de subsistencia (pesca familiar).

Eslovenia. No es necesario excluir a ciertos buques pesqueros o pescadores de algunas o todas las disposiciones del convenio.

España. El ámbito de aplicación debería ser lo más amplio posible. No obstante, para conseguir un convenio ratificable por el mayor número posible de Estados Miembros, se podría permitir que la autoridad competente excluya a ciertos grupos de buques o pescadores de algunas disposiciones. Los criterios para fijar determinadas exenciones deberían ser el tamaño del buque y el tiempo de permanencia en la mar. En los pesqueros pequeños es frecuente que una familia posea la propiedad de la embarcación. En algunos países, todos los pescadores que faenan en un barco tienen la condición de autónomos. En estos casos, no sería fácil hacer cumplir lo previsto en los artículos 16 a 20 relativos a los acuerdos de trabajo. En ningún caso se debería autorizar la exclusión de ningún grupo de pescadores, en razón del tamaño del buque o del tipo de navegación, de las medidas que se adopten en relación con la seguridad, la salud y la prevención de accidentes. El personal de tierra que realice trabajos a bordo y otras personas no incluidas en la definición de «pescador» que hace el convenio también debería estar afectado por las medidas relativas a la seguridad, la salud y la prevención de accidentes, si bien podrían ser excluidos de otras disposiciones, como las referidas al alojamiento, la alimentación o la repatriación.

FEOPE: No son partidarios del establecimiento de ningún tipo de exclusiones. Tanto el convenio como la recomendación son ciertamente básicos y se ven muy superados por la legislación de la gran mayoría de los Estados Miembros. Por ello, dichas exclusiones solamente servirían para consagrar unas condiciones de competencia peyorativas para el sector pesquero de estos Estados de legislación social más avanzada, como España.

Filipinas. La definición de «pescadores» debería ampliarse a fin de incluir a los pescadores que no faenan necesariamente a bordo de buques. Las disposiciones sobre atención sanitaria y la cobertura de seguridad social también deberían ampliarse.

Finlandia. Considera que las exenciones actuales son suficientes. No se necesita más flexibilidad, ya que el artículo 3 del proyecto de convenio prevé que ciertas embarcaciones pesqueras puedan quedar excluidas de su ámbito de aplicación.

SAK: Está de acuerdo con esa opinión y señala que todo aumento del grado de flexibilidad debería establecerse en el marco de secciones concretas.

SAKL: Se debería excluir por completo del ámbito de aplicación a los buques de menos de 12 metros y a los armadores.

Francia. El artículo 3 del proyecto de convenio permite excluir de todas sus disposiciones o parte de ellas a «las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de

pesca en ríos, lagos y canales», así como a «algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros». Esta posibilidad de exención está subordinada a la existencia de «problemas especiales y de fondo» que se planteen con respecto a la aplicación de las disposiciones, «atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o de las operaciones de los buques pesqueros». Este artículo puede interpretarse tanto de forma amplia como de forma restrictiva. Por ejemplo, según cuáles sean los criterios de delimitación que se apliquen, las actividades de pesca en los estuarios podrían clasificarse ya sea como pesca en agua dulce o como pesca marítima. Por cierto, las condiciones de exención previstas en el artículo 3 podrían formularse de manera más pormenorizada. Sin embargo, esto no parece necesario, habida cuenta de que la redacción actual del texto es un factor que incrementa el carácter ampliamente ratificable del proyecto de convenio. Otras disposiciones que aumentan la flexibilidad del texto permiten tomar en consideración la gran diversidad de situaciones nacionales. Concretamente, tal es el caso de la adaptabilidad del ámbito de aplicación del anexo III, que se deriva de la introducción del principio de equivalencia por la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo. No obstante, las disposiciones del proyecto de convenio están destinadas a ser aplicadas a todos los pescadores y los buques pesqueros dedicados a la pesca comercial. Estas opciones son en principio pertinentes, puesto que, aun cuando en el convenio sólo pueden establecerse normas mínimas a fin de asegurar su ratificación por los Estados donde la pesca es principalmente una actividad artesanal o familiar, el instrumento debe incluir también otras normas aplicables específicamente a los buques de mayor tamaño. En general, el texto propuesto parece estar equilibrado y ser suficientemente flexible como para servir de referencia, como norma de ámbito mundial relativa a todas las condiciones de trabajo y de empleo de los pescadores, para un sector que se caracteriza por unas condiciones de trabajo extremadamente difíciles y unas condiciones de empleo a menudo precarias. Por estos motivos, no hace falta introducir un grado suplementario de flexibilidad en lo que atañe al artículo 3 del proyecto de convenio.

Ghana. El convenio debería ofrecer una mayor protección a los pescadores y, al mismo tiempo, ser lo suficientemente flexible como para adaptarse a las distintas faenas, condiciones y relaciones de trabajo propias del sector. El instrumento debería responder a las necesidades de quienes practican la pesca artesanal, la acuicultura y la pesca deportiva.

Grecia. El actual proyecto de convenio, en particular el párrafo 3 del artículo 2 y el párrafo 1 del artículo 3, prevé que la autoridad competente podrá excluir a algunas embarcaciones pesqueras del ámbito de aplicación de algunas de sus disposiciones o de todas ellas. Habida cuenta de que, entre otras cosas, el instrumento tiene por objeto establecer el principio básico de protección de la competitividad (reglas de juego equitativas), es probable que se podría lograr el mayor grado de aceptación posible si se previera la plena aplicación de sus disposiciones a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que faenan en aguas internacionales.

Honduras. COHEP: Para un país como Honduras, el texto parece muy limitativo en este mundo globalizado, especialmente para economías pequeñas como las de la región centroamericana, y Honduras no es una excepción. Los pescadores artesanales hondureños son alrededor de 25.000 y, si bien podrían ser clasificados como pescadores artesanales, sus capturas son tan reducidas que pueden catalogarse más bien como pescadores de subsistencia. En su mayoría, los buques pesqueros tienen menos de 25 metros de eslora, lo que limita su espacio y, en consecuencia, su tiempo de permanencia en el mar, por lo que normalmente navegan dentro de la zona exclusiva.

India. HMS: No se necesita una mayor flexibilidad, ya que la cuestión se debatió en profundidad en 2004 y 2005. En el texto se han establecido salvaguardias suficientes, mediante la flexibilidad prevista en las disposiciones relativas a las definiciones y el ámbito de aplicación.

Iraq. Admite la posibilidad de que la autoridad competente exima a algunos buques pesqueros y categorías de pescadores de las disposiciones del proyecto de convenio, especialmente en los países en desarrollo.

Islandia. El convenio debería ser un instrumento amplio y contener disposiciones de carácter general que hagan posible su ratificación por una mayoría de países. La realización de esta meta permitirá que las disposiciones del convenio se apliquen al mayor número posible de pescadores en todo el mundo, y en particular a los que trabajan a bordo de los buques más pequeños. Si bien es cierto que algunos países, actuando con arreglo a su legislación y su práctica, han fijado para sus flotas pesqueras normas más estrictas que las que se proponen en el proyecto de convenio, ello no hace menos necesaria la adopción de normas mínimas que brinden protección a todos los pescadores, inclusive los que trabajan a bordo de las embarcaciones más pequeñas.

Italia. No.

FEDERPESCA y FAI-CISL: No hace falta introducir un mayor grado de flexibilidad con respecto a las disposiciones de la Parte I (Definiciones y ámbito de aplicación).

Letonia. No se necesita más flexibilidad.

Libano. No se pronuncia al respecto.

Lituania. No se debería introducir una mayor flexibilidad.

Mauricio. No ve la necesidad de introducir una mayor flexibilidad en lo que respecta al ámbito de aplicación (artículo 2). Sin embargo, habría que modificar la definición de «capitán» o «patrón» contenida en el apartado *n*) del artículo 1, en los términos siguientes: «el término «capitán» o «patrón» designa a la persona adecuadamente calificada que está al mando de un buque pesquero».

México. Con respecto al artículo 1, segunda línea del apartado *a*) relativo a la definición de «pesca comercial», México propone que se excluyan del ámbito de aplicación la pesca de fomento y la pesca didáctica, así como los buques que sean utilizados para estos fines. Se entiende que la pesca de fomento es aquella que tiene como propósito el estudio, la investigación científica, la experimentación, la exploración, la prospección, el desarrollo, la repoblación o conservación de los recursos constituidos por la flora y la fauna acuáticas y su hábitat, la experimentación de equipos y métodos necesarios para esta actividad, y la recolección en aguas de jurisdicción federal de ejemplares vivos destinados al mantenimiento y la reposición de colecciones científicas y culturales, así como al ornato, los espectáculos públicos, los acuarios y los zoológicos.

Nueva Zelandia. No considera que haga falta una mayor flexibilidad a fin de eximir a ciertos buques o ciertas categorías de pescadores de las disposiciones del proyecto de convenio.

NZCTU: Coincide con la opinión anterior.

Países Bajos. Apoya la ampliación del ámbito de aplicación del artículo 3 de manera que se ofrezca a los países en desarrollo la oportunidad de asumir progresivamente las obligaciones del convenio. Propone reformular el texto a fin de que

los países cuyas economías e instituciones no estén suficientemente desarrolladas puedan establecer exenciones temporales con respecto a determinadas disposiciones del convenio. Las cuestiones que podrían ser objeto de esas exenciones temporales son las siguientes: el examen médico; la dotación y las horas de descanso; el acuerdo de trabajo, en particular el anexo II, y la atención médica.

DFPB: Algunas disposiciones relativas al alojamiento deberían formar parte, por lo menos, de las cuestiones que habría que reformular; en todo caso, los interlocutores sociales de los Países Bajos prefieren la solución propuesta por el Gobierno en el contexto de la pregunta 4.

Panamá. Las excepciones que se consideran pertinentes serían la pesca deportiva y/o recreativa y la pesca artesanal, con la subsiguiente obligación de la legislación nacional de establecer, según los usos y costumbres, la normativa necesaria que regule ambas actividades.

CMP: En caso de que la embarcación faene en alta mar, aun siendo menor de 24 metros, la autoridad competente deberá considerar que los pescadores que trabajan a bordo están incluidos en el ámbito de aplicación de este tipo de convenio.

Papua Nueva Guinea. Está de acuerdo con las disposiciones actuales del proyecto de convenio, siempre que las excepciones sean aceptadas universalmente por los Estados Miembros.

Polonia. No es necesario prever una mayor flexibilidad. Polonia señala que la definición de «buque pesquero» para los fines del convenio difiere de la definición contenida en la Directiva 93/103/CE del Consejo de Europa, 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, así como la que figura en el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113) (el cual rige únicamente para la pesca marítima).

Portugal. No, puesto que el artículo 3 y el párrafo 3 del artículo 2 del proyecto de convenio ya prevén la flexibilidad necesaria.

Qatar. Sí, se debería prever una mayor flexibilidad con respecto al ámbito de aplicación, ya que algunos Estados en desarrollo que carecen del equipo necesario para la pesca y la navegación marítima no pueden cumplir los requisitos relativos al alojamiento y la alimentación. Además, esos requisitos (por ejemplo, adaptar los dormitorios) aumentarían los costos de producción asumidos por los pescadores, quienes ya se ven afectados por la reducción de los ingresos de las embarcaciones pesqueras debido a la baja de la productividad en la mayoría de los sectores de pesca más importantes.

Reino Unido. El texto actual del artículo 3 es aceptable y prevé un grado razonable de flexibilidad. Sin embargo, dadas las dificultades a que se ven confrontados algunos Miembros de la OIT, tal vez sea conveniente ampliar la formulación del párrafo 1, apartado b) del artículo 3, de tal manera que contemple la posibilidad de excluir categorías «determinadas», en vez de categorías «limitadas» de pescadores; es decir, se propone modificar el párrafo 1, apartado b) del artículo 3 en los siguientes términos: «algunas categorías determinadas de pescadores o buques pesqueros». Este enfoque también ofrecería flexibilidad a los países en desarrollo.

Rumania. La flexibilidad prevista en los artículos 3 y 4 del proyecto de convenio es suficiente, ya que permite hacer excepciones con respecto a las disposiciones del convenio durante un período concreto, sin imponer un límite. Es conveniente no aplicar las disposiciones del convenio a la pesca de subsistencia y la pesca deportiva; además,

habría que garantizar que el instrumento sea flexible en lo que atañe a las embarcaciones y los pescadores que desarrollan su actividad en ríos, lagos y canales interiores. Los países en desarrollo tienen que entender una cuestión elemental: para no ser dominados por las grandes potencias del mercado, es preciso que adopten prácticas apropiadas. La pobreza no es excusa para exponer a los pescadores a peligros graves o para justificar la celebración de acuerdos de empleo precarios. Hay distintas formas de asociación, locales o regionales, que pueden servir para facilitar la adopción de las normas de la OIT.

Seychelles. Está de acuerdo con el párrafo 3 del artículo 2, porque considera, sin duda alguna, que la protección ofrecida por el convenio debería aplicarse a todos los pescadores que trabajan en buques de más de 24 metros de eslora. Si un Estado puede extender esa protección a los pescadores que trabajan en embarcaciones más pequeñas, es evidente que debería hacerlo.

República Árabe Siria: Habría que introducir un mayor grado de flexibilidad en lo que atañe a los países en desarrollo, y en especial a los buques más pequeños (cuya eslora sea inferior a 16 metros) que operan en zonas limitadas.

Sri Lanka. No

UFL y NFSM: Hay millones de pescadores — solamente en Sri Lanka, más de 50.000 — que trabajan en buques de menos de 24 metros de eslora y que en cada salida de pesca permanecen más de tres días a bordo. Debería haber alguna disposición que se aplicara a todos esos pescadores.

CWC: No se necesita una mayor flexibilidad en el conjunto del convenio; todo aumento del grado de flexibilidad debería establecerse en el contexto de secciones concretas.

Sudáfrica. No, la autoridad competente tiene margen suficiente para actuar según su propio criterio y acordar exenciones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1, apartado b), del artículo 3.

Suecia. En Suecia, la pesca suele realizarse con arreglo a un sistema de reparto, según el cual una o dos familias o varios miembros de una familia poseen o tripulan de manera conjunta una embarcación; los tripulantes reciben una remuneración correspondiente a su parte prorrateada de los beneficios de la captura. Los miembros de la tripulación, con independencia de si son socios de la embarcación pesquera o no, pueden considerarse en lo fundamental como trabajadores independientes. En general, los pescadores participan en la mayoría de las tareas que se realizan a bordo, incluidas las guardias en el puente. La flota pesquera de Suecia está compuesta principalmente por pequeñas unidades que realizan trayectos de unos días o una semana con una tripulación reducida. No hay buques de pesca que elaboren el pescado a bordo. Las relaciones de trabajo propiamente dichas son prácticamente inexistentes en el sector pesquero de Suecia. Por ese motivo, sería difícil aplicar plenamente los requisitos de la Parte IV del proyecto de convenio, que se refieren a la remuneración mensual o de otra periodicidad, a las horas de trabajo, a los contratos laborales, etc. Algunas otras normas propuestas, como los requisitos sobre el establecimiento de un servicio público de empleo para los pescadores y la transferencia de las remuneraciones a las familias de los pescadores, parecen más adaptadas y aplicables a las condiciones de trabajo en sectores pesqueros a gran escala, donde se utilizan arrastreros factoría que faenan durante largos períodos y que procesan las capturas a bordo. Lo mismo cabe decir de las disposiciones detalladas sobre el alojamiento a bordo de los buques de pesca propuestas en la Parte V del proyecto de convenio. Una posible alternativa sería ofrecer una definición más clara de

los tipos de pesca y los tipos de buque a los que se aplican las disposiciones, a fin de que sean pertinentes y tengan un significado práctico para ellos. El tamaño de la tripulación y la duración del trayecto son parámetros que podrían utilizarse para establecer definiciones. Otra opción sería excluir a los pescadores independientes del ámbito de aplicación del convenio.

MMOA: El establecimiento de criterios de flexibilidad para el ámbito de aplicación desvirtúa el propósito del convenio y puede inducir a error, tanto en relación al propio convenio como, en términos generales, a la eventualidad de que los Estados Miembros ratifiquen un convenio de contenido escaso o nulo. El ámbito de aplicación debería ser lo más amplio posible para proteger al mayor número posible de pescadores.

SFR: La pesca profesional es una actividad comercial especial que no puede compararse con ninguna otra. Ello es aún más obvio dada la gran diversidad de circunstancias especiales existentes en los distintos tipos de pesca (desde la pesca lacustre en pequeña escala hasta la pesca a gran escala en el mar) y, por ese motivo, no es adecuado tratar de reglamentar las condiciones de trabajo en el sector pesquero mediante un convenio internacional. Las circunstancias especiales que se aplican a cada tipo de pesca deben estudiarse de forma específica y, una vez examinadas, reglamentarse por separado si se considera necesario. Con respecto a lo que se ha dicho desde una perspectiva internacional, parece que el enfoque adoptado por la OIT no ha sido objeto de un análisis exhaustivo. Hasta donde cabe entender, las normas del proyecto de convenio deberían tener por objetivo la protección de los trabajadores a bordo de buques de pesca. Habida cuenta de lo que se ha dicho y de otras circunstancias, existen motivos para excluir completamente a los pescadores independientes del ámbito de aplicación del convenio, el cual sólo debería aplicarse a los pescadores asalariados.

Suriname. Se debería prever cierta flexibilidad en las disposiciones relativas a los pescadores independientes y las embarcaciones de construcción reciente (construidas por los propietarios).

Tailandia. No tiene ninguna objeción a las disposiciones relativas a las definiciones y el ámbito de aplicación.

Trinidad y Tabago. Los observadores pesqueros deberían figurar en el apartado *e*) del artículo 1, relativo a la definición de «pescadores». Aunque los observadores pueden estar empleados con arreglo a un acuerdo diferente del que rige para los pescadores (incluido un sistema de seguro distinto), se encuentran bajo la autoridad del capitán o patrón. En ese sentido, algunas disposiciones del convenio son muy pertinentes, como las relativas a la edad mínima (artículo 9, párrafos 3 a 5), al examen médico (artículos 10, párrafos 1 y 3, y 12), a la dotación y las horas de descanso (artículos 13, *b*) y 14, *b*)), al alojamiento y la alimentación (artículo 27, *c*) y a la atención médica (artículo 29, *e*)). En lo que atañe al apartado *e*) del artículo 1, que contiene la definición de «pescador», la ECA señaló que las palabras «cualquiera que sea su cargo», comprendidas en la expresión «toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad», amplían demasiado la definición de pescador, por lo que se debería reducir su alcance. Se recomendó reformular la definición de manera que dijera «toda persona empleada o contratada en ese cargo o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero». Además, se recomienda incluir en el artículo 3 la categoría de «observadores pesqueros».

Ucrania. Puesto que casi la mitad de los 27 millones de personas que trabajan actualmente en el sector pesquero lo hace en la pesca a pequeña escala o en la pesca colectiva, y que las condiciones de trabajo, la asistencia médica y las condiciones de vida

difieren sobremanera de las que imperan en el sector de la pesca intensiva, es necesario prever un conjunto de disposiciones específicas en el convenio. Con cada nueva generación de buques pesqueros surgen embarcaciones más eficaces concebidas para operar de forma segura con tripulaciones más reducidas y menos trabajadores a bordo. También debería tenerse en cuenta que las diferentes técnicas de construcción de los buques influyen en las condiciones de vida de los pescadores y en las condiciones de trabajo a bordo. Las innovaciones tecnológicas están redundando en una modernización creciente de las condiciones de pesca, lo que se traduce de inmediato en una mayor seguridad y eficacia de las faenas. Dado que los pescadores permanecen largos períodos en alta mar (no sólo unos días, sino hasta varios meses), en particular cuando se embarcan en flotillas pesqueras de navegación de altura, los buques no son sólo su lugar de trabajo sino también su hogar durante períodos bastante largos. Naturalmente, las condiciones de trabajo en las embarcaciones más primitivas (pesca en pequeña escala) son muy distintas de las que ofrecen los grandes pesqueros o incluso de las que tienen los pescadores que trabajan para pequeñas empresas pesqueras embarcados en buques de carga. Aunque la mayoría de los países del mundo tienen leyes para reglamentar la construcción de buques y el alojamiento de la tripulación en embarcaciones más o menos grandes, en la práctica no hay ninguna base legislativa comparable para las embarcaciones más pequeñas, lo que plantea algunas dificultades a la hora de garantizar de manera permanente una salud, una higiene y unas condiciones de vida adecuadas en el entorno en que vive la tripulación. De ahí que cada sector pesquero tenga sus propios problemas y características, y que las condiciones de vida de los pescadores a pequeña escala y de la pesca cooperativa sean muy distintas de las condiciones de vida de los pescadores que trabajan a bordo de grandes buques de pesca industrial. Además, al registrar los buques, habrá que tener en cuenta las distintas disposiciones del convenio, ya que el Estado de abanderamiento puede impedir el registro de los buques por ser demasiado pequeños; en tal caso, los buques no registrados podrían quedar al margen de la protección del proyecto de convenio. Las disposiciones relativas al ámbito de aplicación del convenio son suficientemente flexibles, ya que prevén la posibilidad de que la autoridad competente, previa celebración de consultas excluya a ciertas categorías de pescadores o de buques pesqueros de las disposiciones del convenio (artículo 3).

Uruguay. No debe haber exclusiones.

República Bolivariana de Venezuela. Recuerda que en la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, la Vicepresidenta empleadora solicitó a la Oficina una interpretación de ese párrafo. El representante del Secretario General explicó que dicho párrafo tenía por objeto prever protección para las personas a que aludía el apartado e) del artículo 11, es decir, personas que, por ejemplo, hubieran solicitado una licencia de pesca y ésta les fuera denegada o que no hubieran obtenido los certificados médicos y que, por lo tanto, no eran y tal vez nunca llegarían a ser pescadores. Si un pescador aceptado para trabajar en un buque desconoce la normativa aplicable, ¿significaría esto que la inobservancia de un capitán o patrón en el sentido de no asegurarse de que el personal de a bordo posea un certificado médico válido se traduciría en el no amparo de este último a la luz del convenio? Se propone sustituir el artículo 3 por el texto siguiente: «La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá excluir de los requisitos del presente convenio, o de ciertas disposiciones del mismo cuando su aplicación plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o de las operaciones de los buques pesqueros, a: ...».

Análisis global de las respuestas a la pregunta 1

Entre los gobiernos que enviaron sus respuestas, aproximadamente dos de cada tres indicaron que no hacía falta introducir un mayor grado de flexibilidad en el instrumento. En realidad, hubo varios que no respondieron de forma categórica si deseaban o no más flexibilidad. Un gobierno manifestó que no era necesario introducir cambios, pero al responder a otra de las preguntas propuso que el convenio revistiera la forma de un código no obligatorio.

Muchos gobiernos explicaron los motivos por los que no deseaban que se modificara el texto actual. Algunos opinaban que un exceso de flexibilidad redundaría en la existencia de una gran diversidad de formas y niveles de protección. En las respuestas se insistió en que era importante mejorar la protección de los pescadores en los países en desarrollo y de los pescadores que faenan a bordo de buques pequeños. Varios gobiernos señalaron que ya había un grado de flexibilidad suficiente en las disposiciones relativas al ámbito de aplicación y en las definiciones, y que los problemas específicos podrían resolverse mediante la aplicación de las Partes o artículos pertinentes. Unos pocos gobiernos indicaron que el convenio debería ser menos flexible en lo relativo al ámbito de aplicación, o que habría que incluir en dicho ámbito de aplicación, al menos con respecto a algunas disposiciones, a determinadas categorías de personas que de momento no estaban comprendidas en el mismo, como, por ejemplo, los trabajadores de las pesquerías en tierra o los observadores pesqueros.

Algunos gobiernos consideraban que era importante disponer de un grado suficiente de flexibilidad, pero no aportaron comentarios pormenorizados sobre el particular. Unos pocos indicaron que el grado de flexibilidad del instrumento propuesto era suficiente para sus propios pescadores y buques pesqueros, pero que estaban dispuestos a aceptar un aumento de la flexibilidad a fin de favorecer la obtención de un mayor número de ratificaciones.

Varios de los gobiernos que eran partidarios de introducir un mayor grado de flexibilidad propusieron ideas sobre la forma de lograrlo, pero de sus opiniones no se desprende un apoyo mayoritario a ningún método específico. Algunos indicaron que el convenio debería ser flexible por lo que se refería a ciertas categorías de buques pesqueros, en función de aspectos como la eslora, los itinerarios de pesca, el tiempo transcurrido en el mar o el arqueo, pero no detallaron de forma más concreta sus comentarios. Otros formularon propuestas específicas, como por ejemplo, que se excluyera, ya sea del convenio en su conjunto o de algunas de sus disposiciones, a los pescadores «independientes», a los que forman parte de una tripulación constituida por familiares, a los que trabajan a bordo de buques que faenan en aguas archipelágicas o de buques menores de un tamaño determinado, o a los pescadores de países en desarrollo. También hubo algunas propuestas relativas a la aplicación del anexo III (véanse las respuestas a la pregunta 4).

Unos pocos gobiernos indicaron que, sin perjuicio de que se previera un grado de flexibilidad con respecto a algunos buques, las disposiciones del instrumento deberían aplicarse plenamente a los demás, como los buques de eslora igual o superior a 24 metros que navegan en aguas internacionales o que permanecen más de un cierto número de días en el mar.

En general, las organizaciones de trabajadores indicaron en sus respuestas que no hacía falta mayor flexibilidad, habida cuenta de que el artículo 3 del proyecto de convenio preveía que ciertos buques pesqueros podrían quedar excluidos del ámbito de

aplicación del instrumento, y acotaron que en el caso de que fuera necesario introducir mayor flexibilidad, ésta debería preverse en algunas secciones específicas del convenio.

También en general, las organizaciones de empleadores manifestaron que deseaban que el convenio fuera más flexible y menos preceptivo. Algunas indicaron que deseaban la exclusión de los buques de un determinado tamaño, o que la autoridad competente tuviera las competencias necesarias para eximir a dichos buques, en virtud de la legislación o las normativas nacionales. Estas organizaciones formularon algunas propuestas específicas, como, por ejemplo, que se excluyera a algunas categorías específicas de pescadores, como los «independientes». Otras eran partidarias de prever la posibilidad de otorgar exenciones a los países en desarrollo, tal vez con carácter temporal, con respecto a algunas disposiciones (como, por ejemplo, en el ámbito del examen médico, la dotación y horas de descanso, los acuerdos de trabajo, la atención médica y el alojamiento).

Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita

Al analizar esta cuestión, la Mesa Redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero examinó la posibilidad de incorporar al proyecto de convenio un «enfoque de aplicación progresiva». Este enfoque, propuesto por los empleadores, permitiría que, bajo ciertas condiciones, los Estados aplicaran progresivamente ciertas disposiciones del convenio durante un período preestablecido. A juicio de sus promotores, este enfoque serviría para alentar una ratificación rápida y generalizada, dejando al mismo tiempo a los Miembros el tiempo necesario para crear o mejorar las infraestructuras correspondientes. Los participantes pidieron clarificaciones sobre diversos aspectos de esta propuesta, en particular por lo que se refería al nivel básico de protección que tendrían los pescadores y a las posibles consecuencias en cuanto al ejercicio del control por el Estado del puerto. A todos animaba la voluntad común de examinar en profundidad el «enfoque de aplicación progresiva» y estudiar la posibilidad de incorporarlo al convenio. Al finalizar la Mesa Redonda, los interlocutores sociales dijeron que habían llegado a un principio de acuerdo sobre ciertos criterios relativos a la posibilidad de introducir una cláusula de aplicación progresiva:

- las disposiciones de aplicación progresiva no deberían tener repercusiones sobre las obligaciones que los Estados Miembros contraen al ratificar otros convenios: todos los efectos de tales disposiciones deberían quedar claramente circunscritos al convenio sobre el sector pesquero;
- todas las disposiciones del convenio que fueran objeto del enfoque de aplicación progresiva conservarían su carácter obligatorio; el único aspecto «progresivo» de tales disposiciones sería el plazo acordado para alcanzar su aplicación plena;
- los Estados Miembros deberían invocar la cláusula de aplicación progresiva únicamente cuando ello estuviese justificado por motivos claros y objetivos, relacionados principalmente con dificultades de infraestructura;
- esta cláusula no sería aplicable a todos los buques; al respecto, los participantes no lograron ponerse de acuerdo sobre cuáles serían los buques a los que no podría aplicarse la cláusula, si bien se mencionaron como posibles casos, a modo de ejemplo, los buques sujetos al control por el Estado del puerto, los que se dedican a la pesca de altura o los de un determinado tamaño.

Los participantes convinieron en que hacía falta celebrar nuevas consultas, entre otras cosas, con respecto a los plazos límite que se fijarían para la aplicación progresiva y, lo más importante, con respecto a qué artículos podrían quedar comprendidos en este

enfoque. Según los empleadores y los trabajadores, el artículo 23 era un buen ejemplo de disposición que no debería ser objeto de la cláusula de aplicación progresiva, mientras que el párrafo 1 del artículo 10 era una disposición a la que sería posible aplicar esta cláusula.

Por su parte, los gobiernos indicaron que, si bien no se oponían a considerar la posibilidad de adoptar el enfoque de aplicación progresiva, tenían algunas reticencias al respecto. Por ejemplo, a su juicio era necesario que en el convenio se incluyera un conjunto claro de normas indeclinables, aplicables a todos los pescadores; asimismo, era necesario tomar en consideración la incidencia que la aplicación progresiva podría tener sobre el control por el Estado del puerto y sobre el concepto de «trato no más favorable». Al respecto, consideraban que estas preocupaciones deberían ser tomadas en consideración en todas las consultas oficiosas que se celebraran durante los preparativos de la Conferencia o en el curso de la Conferencia misma.

Comentario de la Oficina

La Oficina hace notar que la idea de la «aplicación progresiva» no es una novedad en los instrumentos de la OIT. De hecho, aparece en varios convenios adoptados en los últimos años. Por ejemplo, el Convenio sobre el trabajo nocturno, 1990 (núm. 171), estipula en su artículo 3 que:

1. Se deberán adoptar en beneficio de los trabajadores nocturnos las medidas específicas requeridas por la naturaleza del trabajo nocturno, que comprenderán, como mínimo, las mencionadas en los artículos 4 a 10, a fin de proteger su salud, ayudarles a cumplir con sus responsabilidades familiares y sociales, proporcionarles posibilidades de mejoras en su carrera y compensarles adecuadamente. Tales medidas deberán también tomarse en el ámbito de la seguridad y de la protección de la maternidad, en favor de todos los trabajadores que realizan un trabajo nocturno.

2. Las medidas a que se refiere el párrafo anterior **podrán aplicarse de manera progresiva**. [El énfasis es nuestro.]

El Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183), estipula en su artículo 7 que:

1. Se considerará que todo Miembro cuya economía y sistema de seguridad social no estén suficientemente desarrollados cumple con lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del artículo 6 si el monto de las prestaciones pecuniarias fijado es por lo menos equivalente al de las prestaciones previstas para los casos de enfermedad o de incapacidad temporal con arreglo a la legislación nacional.

2. Todo Miembro que haga uso de la posibilidad enunciada en el párrafo anterior deberá explicar los motivos correspondientes e indicar el monto previsto de las prestaciones pecuniarias en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo. En sus memorias siguientes, deberá indicar las medidas adoptadas **con miras a aumentar progresivamente el monto de esas prestaciones**. [El énfasis es nuestro.]

Por último, el Convenio sobre la prevención de accidentes industriales mayores, 1993 (núm. 174), estipula en su artículo 2 que:

Cuando se planteen problemas particulares de cierta envergadura que imposibiliten poner inmediatamente en práctica el conjunto de medidas preventivas y de protección previstas por el Convenio, todo Estado Miembro habrá de formular, en consulta con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores y con otras partes interesadas que pudieran ser afectadas, planes **con miras a la aplicación por etapas de dichas medidas**, dentro de un plazo fijo. [El énfasis es nuestro.]

Este último artículo, que prevé la aplicación de medidas «dentro de un plazo fijo» es tal vez el que más se asemeja a las propuestas examinadas por la Mesa Redonda Tripartita.

La Oficina desea llamar la atención sobre algunos aspectos que habría que tener en cuenta en la eventualidad de que la Conferencia examinara la posibilidad de adoptar un enfoque de aplicación progresiva.

En primer lugar, se ha de tener presente que el artículo 3 del proyecto de convenio ofrece ya un grado considerable de flexibilidad en cuanto a la definición del ámbito de aplicación del convenio, al tiempo que afirma la obligación de tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente su ámbito de aplicación. Habría que clarificar si el artículo 3 resultaría afectado por el enfoque propuesto y, de ser así, de qué manera.

Por otra parte, sería necesario determinar qué relación habría entre este enfoque y las disposiciones de carácter flexible que ya figuran en algunas disposiciones específicas del proyecto de convenio (por ejemplo, el párrafo 6 del artículo 9, el párrafo 2 del artículo 10 y los párrafos 2 y 3 del artículo 14. La Oficina también señala a la atención de la Comisión los artículos 35 y 36, en los que ya se prevé el logro progresivo de ciertos aspectos de la protección de seguridad social, si bien no se fija un plazo específico para su aplicación plena.

Asimismo, la Oficina recuerda que la cuestión de las disposiciones de flexibilidad, incluidas en los artículos relativos al ámbito de aplicación y las definiciones o en otras partes de un instrumento, ha sido examinada extensamente en el *Manual para la redacción de instrumentos* de la OIT preparado por la Oficina del Consejero Jurídico⁴.

A continuación, la Oficina presenta un ejemplo de texto en el que podría plasmarse el enfoque de aplicación progresiva, sobre la base de los debates de la Mesa Redonda Tripartita. Además de redactar un texto según este enfoque, la Oficina ha preparado una nueva versión refundida de los artículos 3 y 4, la cual tiene por objeto aumentar la claridad de dichos artículos sin modificarlos en cuanto al fondo.

Proyecto de nuevo artículo 3 (artículos 3 y 4 refundidos)

1. Cuando la aplicación del Convenio plantee problemas particulares y de importancia considerable, habida cuenta de las condiciones de servicio específicas de los pescadores o de las operaciones de los buques pesqueros considerados, todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:

- a) las embarcaciones pesqueras dedicadas a faenar en ríos, lagos y canales; y
- b) algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.

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

3. Todo Miembro que ratifique el Convenio deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) enumerar las categorías de pescadores o de buques pesqueros excluidas de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo;
 - ii) explicar los motivos de tal exclusión e indicar las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas de los empleadores y de los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan; y

⁴ Disponible en el sitio web de la OIT (<http://www.ilo.org/public/spanish/bureau/leg/manual.htm>).

- iii) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas, y
- b) en las memorias sobre la aplicación del Convenio que presente posteriormente, describir las medidas que haya adoptado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo.

Proyecto de nuevo artículo 4

1. Cuando, debido a problemas particulares y de importancia considerable relacionados con la existencia de una infraestructura o instituciones insuficientemente desarrolladas, un Miembro no tenga la posibilidad de poner en práctica de inmediato todas las medidas previstas en el Convenio, este Miembro podrá aplicar de manera progresiva todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas, con arreglo a un plan elaborado previa celebración de consultas y en un plazo que no exceda de [...] años a contar de la fecha de entrada en vigor del Convenio para dicho Miembro:

- a) [*... aquí se precisarán las disposiciones concretas del Convenio*]; [*etc.*];

2. Lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a [*... aquí se precisarán las categorías de buques pesqueros o de pescadores en cuestión*].

3. Todo Miembro que se acoja a la posibilidad prevista en el párrafo 1 del presente artículo deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) indicar cuáles son las disposiciones del Convenio que aplicará progresivamente;
 - ii) explicar los motivos en que se funda la aplicación progresiva y dar cuenta de las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones representativas interesadas de los empleadores y de los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan; y
 - iii) describir el plan de aplicación progresiva; y
- b) en las memorias sobre la aplicación del Convenio que presente posteriormente, describir las medidas que haya adoptado con miras a dar efecto a todas las disposiciones del Convenio en el plazo señalado en el párrafo 1 del presente artículo.

En las versiones alternativas de los artículos 3 y 4 propuestas en los párrafos que anteceden, la Oficina ha sustituido la expresión «problemas especiales y de fondo» por la expresión «problemas particulares y de importancia considerable», que ya ha figurado (con distintas variantes en la versión española) en varios convenios de la OIT⁵. La Oficina observa también que la frase incluida en la propuesta de nuevo artículo 4, «problemas particulares y de importancia considerable relacionados con la existencia de una infraestructura o instituciones insuficientemente desarrolladas», no se refiere al nivel general de desarrollo de un país, sino únicamente a los problemas relacionados con las infraestructuras o las instituciones. Así, se ha tratado de responder a algunas de las preocupaciones planteadas en la Mesa Redonda.

El texto actual del párrafo 2 del artículo 3 del proyecto de convenio es el siguiente:

En el caso de que haya exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda,

⁵ Por ejemplo, en los convenios siguientes: Convenio sobre el medio ambiente de trabajo (contaminación del aire, ruido y vibraciones), 1977 (núm. 148), artículo 1, párrafo 2; Convenio sobre seguridad y salud en la construcción, 1988 (núm. 167), artículo 1, párrafo 2; Convenio sobre el trabajo nocturno, 1990 (núm. 171), artículo 2, párrafo 2; Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183), artículo 2, párrafo 2; y Convenio sobre la seguridad y la salud en la agricultura, 2001 (núm. 184), artículo 3, párrafo 1, apartado a).

para extender progresivamente los requisitos previstos en el presente Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.

La Oficina ha retenido esta redacción en su propuesta de nuevo artículo 3 (resultante de la fusión de los artículos 3 y 4 anteriores), según se indica más arriba. En todo caso, la Oficina señala a la atención de la Comisión el empleo en este párrafo de las expresiones «cuando sea factible» y «tomar medidas, según proceda», que parecen redundantes entre sí. La Comisión quizás estime conveniente determinar si la intención subyacente en este párrafo quedaría mejor expresada sustituyendo la expresión «tomar medidas, según proceda» por la expresión «tomar medidas apropiadas», si bien esta modificación podría entrañar también un cambio en su contenido sustancial.

Por otra parte, la Oficina señala que, con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de convenio (y en el nuevo artículo 3, párrafo 3, apartado *a*), inciso iii), del texto propuesto más arriba por la Oficina), en la primera memoria sobre la aplicación del convenio que cada Miembro presente en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo, deberá figurar, entre otras cosas, una descripción de «cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas». Aunque el objeto de las citadas disposiciones son las categorías de pescadores o de buques pesqueros que tal vez queden excluidas de la aplicación de los requisitos del convenio o de ciertas disposiciones del mismo, conforme a lo estipulado en el artículo 3 del proyecto de convenio (o en el artículo 3, párrafo 3, apartado *a*), del texto propuesto más arriba por la Oficina), la OIT observa que esta disposición no recoge ninguna de las obligaciones sustantivas revistas en el artículo 3 del proyecto de convenio (o en el artículo 3, párrafo 3, apartado *a*), del texto propuesto por la Oficina).

En el nuevo texto propuesto para el artículo 4, concretamente en el apartado *a*) del párrafo 1, la Oficina ha previsto la posibilidad de enumerar las disposiciones del convenio que los Miembros podrán «aplicar de manera progresiva [...], con arreglo a un plan elaborado previa celebración de consultas». En particular, se podrían enumerar artículos enteros o partes de artículos (por ejemplo, «artículo 10, párrafo 1», o «artículo 14»). En el párrafo 2 del nuevo artículo 4 propuesto, la Oficina ha incluido una cláusula según la cual el párrafo 1 no se aplica a ciertas categorías de buques pesqueros o de pescadores. El espacio donde se indicarán las categorías se ha dejado vacío y entre corchetes, por cuanto se trata de una cuestión sustantiva que la Comisión tal vez estime conveniente examinar. En todo caso, teniendo presente las respuestas a la pregunta 1 y los comentarios formulados en la Mesa Redonda, en particular por los participantes gubernamentales, en el sentido de que ciertas categorías de pescadores o ciertos buques pesqueros no deberían quedar sujetos a esa disposición, podría examinarse, por ejemplo, la posibilidad de incluir en esa parte una referencia a los «buques pesqueros o pescadores que son objeto de los requisitos contenidos en el artículo 41 del Convenio». A este respecto, la Oficina también llama la atención sobre su propuesta de nueva redacción para el artículo 41, conforme a lo indicado en la sección de este informe titulada «Comentarios adicionales de la Oficina».

Asimismo, la Comisión tal vez estime conveniente examinar la cuestión de si la referencia contenida en el artículo 3 relativa a «las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos y canales» debería sustituirse por «las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales». [El énfasis es nuestro.]

La Oficina señala también que en una de las respuestas a la pregunta 1 se sugirió incluir una referencia a las «aguas archipelágicas» en el artículo 3, párrafo 1, apartado *a*).

Aunque la Oficina no ha hecho una propuesta específica al respecto, sí observa que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), en el artículo 46 de su parte IV (Estados archipelágicos), estipula que:

Para los efectos de esta Convención:

- a) Por «Estado archipelágico» se entiende un Estado constituido totalmente por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas;
- b) Por «archipiélago» se entiende un grupo de islas, incluidas partes de islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales, que estén tan estrechamente relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos naturales formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente hayan sido considerados como tal.

La Oficina observa además que en las respuestas se ha propuesto eximir a los «pescadores artesanales» de algunas de las disposiciones del convenio o de todas ellas. Al respecto, la Oficina señala que el término de «pescador artesanal» es objeto de distintas definiciones en diversos países. Como fuere, en su glosario sobre la pesca ⁶, la FAO ha definido el término de la siguiente manera:

Pesca artesanal: Pesca tradicional en la que participan las unidades familiares de pescadores (en contraposición a las empresas comerciales), utilizando una cantidad relativamente pequeña de capital y energía (o ninguna), realizando salidas de pesca cortas, cerca de la costa, principalmente para el consumo local. En la práctica, la definición varía de un país a otro, es decir, de la recolección o la pesca en una canoa en solitario, en los países pobres en desarrollo, a los arrastreros, cerqueros y palangreros de más de 20 metros, en los desarrollados. La pesca tradicional puede ser de subsistencia o comercial, para el consumo local o para la exportación. En ocasiones se denomina pesca en pequeña escala.

Pregunta 2

P. 2 *Los artículos 10, 11 y 12 del proyecto de convenio se refieren al examen médico de los pescadores. ¿Cree usted necesario introducir una mayor flexibilidad en estos artículos? De ser así, sírvase precisar en qué disposiciones en particular y con arreglo a qué condiciones.*

Respuestas

Alemania. El examen médico de los pescadores debería regularse de manera igual que para la demás gente de mar, lo que significa que no debería haber flexibilidad.

Arabia Saudita. Los artículos mencionados en la pregunta 2 son claros y no requieren más flexibilidad.

Argelia. Las disposiciones son plenamente compatibles con la legislación y la reglamentación nacionales, según las cuales todas las personas que trabajan como pescadores deben someterse periódicamente a un examen médico para controlar su aptitud física para el trabajo marítimo.

Argentina. No es adecuada la coexistencia de una facultad de exclusión genérica como la prevista en el artículo 3, conjuntamente con la prevista en el párrafo 2 del artículo 10. Ello no sólo afecta la coherencia del texto, sino que, además, los parámetros o razones que facultan la exclusión, listados en dicho párrafo 2, difieren en su redacción de los presupuestos del artículo 3, cuya enumeración resultaría en principio más restringida. Parece más conveniente mantener la redacción del artículo 3 y suprimir el párrafo 2 del

⁶ <http://www.fao.org/docrep/005/x2465s/x2465s0g.htm>.

artículo 10, el cual, según la enmienda del texto propuesta por el Gobierno, constaría de un solo párrafo. Según la Prefectura Naval Argentina, no es adecuado autorizar excepciones que permitan que un pescador pueda ejercer su oficio sin contar con un reconocimiento médico que certifique que tiene la capacidad física adecuada para cumplir con sus tareas a bordo (artículo 10, párrafo 2). Si bien el principio general ratifica la obligatoriedad (párrafo 1), la amplitud de supuestos para que la autoridad otorgue exenciones al principio general (párrafo 2) relativiza el requisito del certificado y torna difícil el control de su cumplimiento y sanción. Respecto del artículo 12, que regula la validez y el contenido mínimo de los certificados médicos de los pescadores embarcados en los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el párrafo 1 es un requisito mínimo lo suficientemente bajo como para estrecharlo aún más o someterlo a la aplicación discrecional de cada Miembro, mediante la utilización de cualquier regla que flexibilice aún más la escasa exigencia que contiene este artículo. La Superintendencia de Riesgos del Trabajo considera que no es conveniente una mayor flexibilidad, debido a que la Ley de Riesgos del Trabajo ya contempla lo expresado en el presente proyecto de convenio.

CATT: La flexibilidad ya ha sido establecida en el párrafo 2 del artículo 10. No obstante, podría incorporarse una disposición adicional únicamente para contemplar la situación de los pescadores embarcados en buques artesanales o de pequeña escala que operen en países donde el nivel de desarrollo o de infraestructura existente pueda hacer que tales requisitos sean poco razonables o impracticables. Esta flexibilidad no debería extenderse de forma alguna al personal de los buques de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan más de tres días en el mar.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: No es necesario flexibilizar las disposiciones relativas al examen médico. La totalidad de los pescadores debería contar con un certificado médico que los habilite a embarcar y desempeñar sus tareas. Además, se considera necesario dicho examen para evitar ulteriores reclamos referidos a dolencias o lesiones sufridas con anterioridad y no con motivo de su labor en la pesca. En cuanto a los requisitos y la vigencia, podría establecerse una excepción para los pescadores artesanales y la pesca de subsistencia familiar.

Australia. Ya se dispone de un grado suficiente de flexibilidad en los artículos 10-12 relativos al examen médico de los pescadores. Por ende, apoya el texto propuesto.

Austria. La flexibilidad prevista en los párrafos 1 y 2 del artículo 10 parece suficiente. Sin embargo, en lo que respecta al párrafo 3, habría que volver a considerar los deseos de los demás Miembros en lo que atañe a las exenciones, a fin de que el proyecto de convenio tenga la mayor aceptación posible.

Azerbaiyán. No.

Bélgica. No. La flexibilidad está prevista en el párrafo 2 del artículo 10 y, hasta cierto punto, en el párrafo 3. El artículo 11 deja a la autoridad un amplio margen de maniobra. Introducir más flexibilidad provocaría nuevas dificultades y vaciaría de sentido las disposiciones mínimas de protección de los pescadores, en un sector muy conocido por los riesgos que en él se corren.

Benin. Las disposiciones previstas en los artículos 10, 11 y 12 son adecuadas.

Brasil. No. Deberían mantenerse las disposiciones relativas al examen médico. Los artículos existentes son suficientemente flexibles, ya que están sujetos a la autorización de la autoridad competente de cada país, previa celebración de consultas.

CNC y CNT: Se necesita una mayor flexibilidad. Razones: Debería elaborarse una norma que no obligue a los propietarios de buques y embarcaciones pesqueras a adoptar normas menos rigurosas para mantener su competitividad. La autoridad competente debería adoptar las directrices internacionales pertinentes relativas a los exámenes médicos o los certificados de aptitud física de las personas que trabajan en el sector marítimo.

Burkina Faso. En general, la flexibilidad es necesaria, especialmente en lo relativo a los aspectos médicos, pero sin que su aplicación haga peligrar los principales objetivos del proyecto de convenio. Por ejemplo, es posible que la falta de médicos en las zonas donde viven y trabajan las comunidades pesqueras impida que los pescadores se hagan exámenes médicos periódicos, aunque así lo deseen.

Canadá. Las autoridades competentes deberían tener la responsabilidad de establecer normas de certificación médica apropiadas para los pescadores, y también de determinar si la obtención de un certificado médico es un requisito genuinamente necesario para trabajar. El establecimiento de la obligatoriedad de los certificados médicos para los pescadores sin que se haya determinado previamente su legitimidad como requisito profesional podría contravenir la legislación canadiense en materia de derechos humanos. Los artículos 11 y 12 tratan de cuestiones importantes, como la necesidad de demostrar que la audición y la vista del pescador son satisfactorias, y dan orientaciones útiles, si bien son demasiado preceptivos en su redacción actual (ya que estipulan un período máximo de validez para los certificados médicos). En el Canadá, algunas jurisdicciones no reglamentan los certificados médicos de los pescadores que trabajan en las embarcaciones más pequeñas.

CLC: La flexibilidad ya está prevista en el párrafo 2 del artículo 10. No obstante, se podría incluir una disposición adicional aplicable a las embarcaciones pequeñas para los casos en que, habida cuenta del nivel de desarrollo o de las infraestructuras del país, sea excesivo o impracticable pretender que todos los pescadores que trabajen en embarcaciones pequeñas tengan un certificado médico válido. Esta flexibilidad no debería extenderse a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, ni tampoco a los buques que habitualmente permanecen más de tres días en el mar.

China. El apartado c) del artículo 11 debería modificarse de la siguiente manera: «... los certificados médicos deben ser expedidos por médicos u hospitales debidamente calificados o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, por médicos u hospitales habilitados por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; los médicos y los hospitales deberán gozar de plena independencia profesional para aplicar su criterio clínico en lo que respecta a los procedimientos de examen médico». El apartado e) del artículo 11 debería modificarse de la siguiente manera: «... el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro médico u hospital independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar». Razonamiento: en ciertos países, los exámenes médicos no son realizados por médicos independientes; en la mayoría de los casos los certificados pertinentes son expedidos por los hospitales.

Colombia. No. Dadas las condiciones de la actividad pesquera, el tiempo de permanencia y la lejanía de las embarcaciones con respecto a los centros asistenciales, el examen médico debe efectuarse de forma completa.

ANDI: Debe contemplarse la posibilidad de que la autoridad competente establezca exenciones tomando en consideración el tamaño del buque, la duración de la travesía y la zona de pesca; en todo caso, dichas exenciones no se aplicarían a los buques de eslora

igual o superior a 24 metros o de arqueo bruto igual o superior a 175, y tampoco a partir de una determinada duración de la travesía o en función de determinadas zonas de pesca.

Costa Rica. Una embarcación que permanezca tres o más días en el mar no podrá quedar exenta de la obligación de que los marinos a bordo tengan un certificado médico. Debe reconsiderarse el párrafo 2 del artículo 12. El Consejo de Salud Ocupacional considera que, en el párrafo 1 del artículo 12, debería especificarse que el pescador es apto en términos fisiológicos y psicológicos para desempeñar sus tareas y que se ha comprobado que no está predispuesto al consumo de fármacos o sustancias (legales o ilegales) que lo incapaciten para realizar su labor.

Croacia. La definición y características del certificado médico que se propone en el proyecto de instrumento deberían quedar a la discreción de cada uno de los Miembros. Ello aseguraría un grado de flexibilidad suficiente.

Cuba. El apartado e) del artículo 11 debería ser eliminado. El pescador debe ser examinado por personal médico debidamente calificado y reconocido, todo lo cual debería ser precisado en el apartado c) del propio artículo.

Dinamarca. El párrafo 2 del artículo 10 proporciona la flexibilidad necesaria.

3F: Apoya esta opinión. Con todo, debería considerarse la posibilidad de incluir una disposición en materia de examen médico de los pescadores, que se aplicaría a las embarcaciones pequeñas de los países cuyo nivel de desarrollo e infraestructura hacen que sea imposible o poco razonable pretender que los pescadores que trabajan en tales barcos tengan un certificado médico. Este tipo de exenciones no debería aplicarse a los pescadores que trabajan en buques de eslora igual o superior a 24 metros, o en buques que permanecen habitualmente más de tres días en el mar.

Egipto. Sí. Las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros deberían ser objeto de un examen médico obligatorio inicial, así como también de exámenes periódicos posteriormente. Estas personas deberían estar en posesión de certificados médicos que acrediten su aptitud para trabajar y su buena salud. Los buques pesqueros deberían estar equipados con el material médico apropiado, y debería haber a bordo una persona calificada para realizar curas de primeros auxilios. Las personas que expiden los certificados médicos deberían estar facultadas por la autoridad competente, a fin de evitar la falsificación o el uso fraudulento de los certificados médicos y garantizar su validez.

GTUWA: Las autoridades competentes del país de residencia o de nacionalidad del pescador y del país de inmigración donde trabaja el pescador deberían llegar a un acuerdo sobre los criterios que han de fijarse y sobre la autoridad que debe determinar el estado de salud y la aptitud física del pescador para trabajar y firmar el certificado médico.

Eslovenia. No es necesario añadir flexibilidad a los artículos 10, 11 y 12 del proyecto de convenio.

España. No. La redacción del párrafo 2 del artículo 10 ya introduce mucha flexibilidad al autorizar a ejercer una de las profesiones más peligrosas del mundo sin un certificado médico que pruebe la aptitud física. Deberían aplicarse las Directrices OIT/OMS para los reconocimientos periódicos y previos al embarque de los marinos, de 1997, que sólo permiten excepciones para viajes de un solo trayecto. Dada la cultura de prevención de riesgos profesionales que se trata de implementar, tanto en este convenio como en el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, no tiene sentido excluir a determinados marinos por permanecer en el mar durante períodos de tres o menos días.

FEOPE: No es oportuna ni procedente esta flexibilidad. Sin embargo, sería muy interesante incluir algún precepto que garantice la validez de los exámenes médicos realizados y documentados en alguno de los países signatarios del futuro convenio, en el territorio de los otros Estados que también son signatarios. Se favorecería de esta forma el trabajo de los pescadores y la gestión de los recursos humanos por las empresas. Por otra parte, se pondrían trabas a las posibles discriminaciones que, por razón de nacionalidad u otras, se podrían ver amparadas por la aplicación en determinados territorios de las normas de reconocimiento médico.

Filipinas. Habida cuenta de que la pesca es una ocupación muy exigente y a menudo peligrosa, para los pescadores sería útil que se suprimiera la posibilidad de exención prevista en el artículo 10, párrafo 2. Además, en el artículo 11 podría señalarse de manera expresa la importancia de los programas preventivos de las enfermedades sexualmente transmisibles, del VIH/SIDA, de la toxicomanía y de la tuberculosis, dada la vulnerabilidad de los pescadores ante estos problemas sanitarios. Debería suprimirse el apartado e) del artículo 11. Si bien el examen médico debería ser un requisito para todos los pescadores, también debería dejarse la posibilidad de que la autoridad competente conceda exenciones a los pescadores que no trabajan a bordo de buques. El período de validez de los certificados médicos debería ser de un año máximo, independientemente de la edad del interesado.

Finlandia. El presente texto proporciona la flexibilidad necesaria. En Finlandia, el decreto sobre los exámenes médicos de la gente de mar (476/1980) no se aplica a los pescadores, a menos que trabajen en buques con cubierta, diseñados para la pesca en alta mar.

SAK: El párrafo 2 del artículo 10 prevé la flexibilidad necesaria. Sin embargo, según el nivel de desarrollo y de infraestructura del país considerado, podría ser necesaria una disposición adicional a fin de prever que queden exentos de la obligación del examen médico los pescadores embarcados en buques de eslora inferior a 24 metros y buques que permanecen habitualmente un máximo de tres días en el mar.

Francia. El artículo 10 del proyecto de convenio garantiza que todo pescador que trabaje a bordo de un buque de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezca habitualmente más de tres días en el mar deberá ser examinado, a fin de comprobar que no está afectado por alguna dolencia médica que pudiera agravarse mientras preste servicios en el mar, o que pudiera entrañar su incapacidad para trabajar o poner en peligro la salud de las demás personas a bordo. También deben examinarse el oído y la vista de los pescadores. Es comprensible que algunos Estados que carecen de estructuras médicas apropiadas quizás tengan dificultades para aplicar el artículo 10 del proyecto de convenio. No obstante, si se ampliaran las posibilidades de exención, se restringiría considerablemente el ámbito de aplicación del nuevo texto. Para Francia, la cobertura y el seguimiento médicos constituyen un principio general. Por consiguiente, sería inapropiado extender la exención a otras categorías de pescadores, además de las que están comprendidas en el ámbito del artículo 10 del proyecto de convenio.

Ghana. Debería introducirse una mayor flexibilidad en el párrafo 1 del artículo 10, a fin de abarcar a los pescadores artesanales, el sector de la acuicultura y la pesca deportiva.

Grecia. El párrafo 2 del artículo 10 ya concede a la autoridad competente la flexibilidad necesaria respecto del examen médico de los pescadores. Los criterios de flexibilidad podrían probablemente mejorarse mediante la adaptación del ámbito de aplicación del convenio (véase la respuesta a la pregunta 1).

Honduras. COHEP: Sí. Las normas deben ser flexibles. En Honduras, en la zona atlántica (norte del país), hay zonas donde los servicios de salud son diferentes y en algunas ocasiones inexistentes; por lo tanto, los empleadores consideran que una norma flexible no provocaría sanciones futuras para los pescadores de Honduras. En esta norma debe preverse un grado de flexibilidad para cuando la misma se aplique a pescadores artesanales o a economías de subsistencia. El hecho de no establecer esta flexibilidad pondrá en situación precaria a los pescadores de Honduras y dificultará la subsistencia de sus familias.

India. HMS: En el párrafo 2 del artículo 10 deberían añadirse criterios de flexibilidad aplicables a las embarcaciones pequeñas. El 90 por ciento de los pescadores de la India y de los países asiáticos forman parte de pequeñas empresas o son trabajadores independientes. Al no existir una infraestructura suficiente, este requisito sería imposible de llevar a la práctica. Sin embargo, no hace falta flexibilidad alguna para los buques de eslora superior a 24 metros.

Iraq. Debería introducirse un mayor grado de flexibilidad.

Italia. No.

FEDERPESCA y FAI-CISL: La legislación italiana prevé los exámenes médicos y su frecuencia. En principio, no hace falta más flexibilidad que la prevista en el proyecto de instrumento.

Japón. Para mejorar las condiciones de trabajo, deberían examinarse varios aspectos, tales como: 1) el alojamiento, 2) los requisitos mínimos en materia de edad mínima y de examen médico, y 3) las condiciones de servicio, como la dotación y las horas mínimas de descanso. Atender debidamente las cuestiones relacionadas con la salud de los pescadores, a saber los puntos 2 y 3 antes mencionados, es más importante que el alojamiento; por lo tanto, dichas cuestiones deberían tratarse en primer lugar.

JSU: Está de acuerdo con lo afirmado en el párrafo anterior.

Letonia. No se necesita más flexibilidad.

Líbano. El artículo 10, párrafo 2, sobre las exenciones con respecto al certificado médico, deja un margen de flexibilidad suficiente: incrementarla aún más podría debilitar el contenido del párrafo 1. Los requisitos sobre el examen médico de la gente de mar embarcada en buques mercantes podrían aplicarse también a los pescadores, habida cuenta de las dificultades del trabajo a bordo de los buques pesqueros. Tal vez sea necesario que algunos servicios cobren un honorario por la expedición de los certificados. El apartado *a)* del párrafo 1 del artículo 12 estipula que, en lo que atañe a los buques pesqueros de 24 metros de eslora, «en el certificado médico del pescador deberá constar, como mínimo, que: *a)* la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque». Este requisito también debería aplicarse al trabajo a bordo de buques de menos de 24 metros de eslora. El párrafo 3 del artículo 12 estipula que «si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje». A este respecto, los certificados médicos deberían renovarse al menos uno o dos meses antes de su caducidad, a fin de evitar que ésta se produzca en el curso de un viaje, teniendo presente, eso sí, la eventualidad de que surjan circunstancias excepcionales.

Lituania. No debería introducirse más flexibilidad.

Mauricio. No es necesario introducir más flexibilidad.

México. No es necesario introducir más flexibilidad en estos artículos, dado que los párrafos 2 y 3 del artículo 12 del proyecto de convenio son muy claros en cuanto a la duración de la validez de los certificados médicos.

Nueva Zelandia. No debería introducirse más flexibilidad en estos artículos. El requisito de estar en buenas condiciones físicas desde el punto de vista médico es importante para un sector laboral peligroso como la pesca. El párrafo 2 del artículo 10 prevé un grado de flexibilidad adecuado.

NZCTU: Está de acuerdo en que no hay que introducir más flexibilidad. Habría que oponerse enérgicamente a todo intento de aumentar el grado de flexibilidad con respecto a los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Países Bajos. Véase la respuesta dada por los Países Bajos a la pregunta 1.

Panamá. La Autoridad Marítima de Panamá considera que, habida cuenta de la importancia que reviste el tema de la «aptitud para desempeñar sus tareas» y de la gran acogida que tuvo el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, los parámetros de la evaluación médica deberían ser iguales.

CMP: Artículos 11 y 12: En el caso de pescadores a bordo de buques de eslora inferior a 24 metros, deberán cumplirse las disposiciones de estos artículos.

Papua Nueva Guinea. Está de acuerdo con el proyecto de convenio en cuanto a que el examen médico de los pescadores se realice en tierra, antes de que éstos se embarquen. Sin embargo, habida cuenta de la pequeña escala de la actividad pesquera local y de las difíciles condiciones económicas nacionales, es posible que no se puedan costear las instalaciones médicas, ya sea a bordo o en tierra.

Polonia. No es necesario cambiar las disposiciones mencionadas. La legislación de Polonia se ajusta a dichas disposiciones.

Portugal. No. Las disposiciones relativas al examen médico son ya suficientemente flexibles.

Qatar. Los buques pesqueros del Estado de Qatar no exceden de 24 metros de eslora y no permanecen más de tres días en el mar. Si bien estos buques pueden quedar exentos del requisito de que los pescadores tengan un certificado médico, la legislación del Estado de Qatar dispone que los pescadores deben tener un certificado médico para trabajar a bordo de buques pesqueros. Las disposiciones de los artículos están plenamente en conformidad con la legislación y la reglamentación vigentes en Qatar.

Reino Unido. Si bien el Gobierno del Reino Unido está en condiciones de apoyar el texto de los artículos 10, 11 y 12 en su redacción actual, reconoce que las disposiciones relativas al examen médico de los pescadores han sido motivo de gran preocupación en ciertos sectores. Por consiguiente, sugiere un texto más flexible, en los términos siguientes:

Artículo 10

1. Nadie trabajará a bordo de un buque pesquero a menos de disponer de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.

2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá excluir de la aplicación del párrafo anterior a ciertos pescadores o categorías de pescadores, tomando en consideración la salud y la seguridad de los pescadores, el tamaño del buque, la disponibilidad de medios de asistencia médica y de evacuación, la duración del viaje, la zona de actividades, el tipo de operación de pesca, las tradiciones nacionales y el nivel de desarrollo o de infraestructura del Estado Miembro.

3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los oficiales titulados o a las personas con responsabilidades fundamentales en materia de seguridad que trabajen a bordo de buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que los pescadores que estén a la espera de la obtención del certificado médico trabajen a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica, a condición de que dichos pescadores tengan en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.

Además de proporcionar más flexibilidad, este texto modificado concordaría, en líneas generales, con los requisitos de aptitud médica contenidos en el Convenio STCW-F de 1995.

Rumania. Los artículos en cuestión ya son flexibles. La salud de los trabajadores es muy importante.

Seychelles. Seychelles está de acuerdo con los artículos mencionados, si bien también opina que éstos son, en cierta medida, demasiado flexibles y que, por tanto, sólo deberían considerarse como requisitos mínimos.

República Árabe Siria. Las disposiciones del proyecto de convenio, en especial los artículos 10, 11 y 12, tienen un grado de flexibilidad suficiente y están bien equilibrados en su redacción actual, en la medida en que el ámbito de aplicación de estos requisitos se limita a las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros. Tales disposiciones no son necesarias para los pescadores que trabajan a bordo de embarcaciones pequeñas.

Sri Lanka. La obtención de certificados médicos válidos debería ser responsabilidad del propietario del buque.

UFL y NFSM: La obligación del examen médico debería aplicarse estrictamente, especialmente con respecto a los pescadores jóvenes, quienes tendrían que poseer las calificaciones necesarias para tomar parte en operaciones de pesca que se prolonguen más de tres días en el mar. Estas disposiciones deberían abarcar a todos los buques pesqueros que operan durante más de tres días en el mar. Hay millones de pescadores en el mundo entero; en Sri Lanka, más de 50.000 pescadores trabajan a bordo de buques de eslora inferior a 24 metros y permanecen más de tres días a bordo. Debería existir una disposición que ampare a todos estos pescadores.

CWC: El párrafo 2 del artículo 10 ya prevé flexibilidad. Sin embargo, se podría añadir una disposición aplicable a las embarcaciones pequeñas en aquellos casos en que, habida cuenta del nivel de desarrollo o de la infraestructura del país, sea exagerado o poco práctico exigir que todos los pescadores que trabajen en las embarcaciones más pequeñas tengan certificados médicos válidos. Esta flexibilidad no debería extenderse a los buques de eslora igual o superior a 24 metros o a los que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar.

Sudáfrica. Con respecto al artículo 10, se opone. Este artículo ya prevé un margen de flexibilidad suficiente que permite tomar en cuenta la duración del viaje y la eslora del buque. El artículo 11 establece el marco que permite la aplicación efectiva del artículo 10. También autoriza que «personal médico», que puede ser un enfermero de la comunidad o un enfermero especializado en salud y seguridad del trabajo, lleve a cabo los exámenes en aquellos lugares donde es difícil ser atendido por un doctor. En cuanto al artículo 12, se opone. Al igual que los artículos anteriores, su contenido concuerda con las disposiciones legislativas de Sudáfrica, si bien éstas exigen que se realice un examen médico anual. Como es bien sabido, la pesca es una ocupación físicamente exigente, que

a menudo se lleva a cabo en malas condiciones climáticas, por lo que las normas de aptitud física son de suma importancia.

Suecia. Para el sector pesquero de Suecia, el examen médico del personal embarcado en los buques pesqueros ya figura en la reglamentación relativa a la dotación. En Suecia, las normas de seguridad social son de carácter general y abarcan a los pescadores.

MMOA: La flexibilidad del proyecto de convenio es suficiente respecto de los artículos mencionados. Habida cuenta de los grandes riesgos a que están expuestos los pescadores, es muy importante que gocen de buena salud a fin de mantener un entorno de trabajo seguro. Introducir un mayor grado de flexibilidad respecto del examen médico no es necesario, y podría incrementar los riesgos que corren los pescadores, así como los buques y el medio ambiente en general.

SFR: Los trabajadores independientes deberían quedar totalmente excluidos del ámbito de aplicación del proyecto de convenio. En Suecia, ya existen normas respecto de la salud de los pescadores, las cuales se aplican. Estipular en el convenio que ningún pescador debería practicar su oficio a menos que un certificado médico acredite su capacidad para hacerlo parece una disposición bien intencionada, pero de hecho representaría una carga más para el pescador, que debe ser considerado capaz y competente para decidir por sí mismo si puede o no desempeñar sus actividades de pesca. La pesca es tal vez una ocupación especial, pero no puede considerarse que por sus características, al desarrollarse en ciertas condiciones de riesgo, sea necesario que todos los pescadores profesionales se sometan a un examen médico para determinar si son aptos para practicar su oficio. Estas ideas, aunque bien intencionadas, son un muy claro ejemplo de normativa absolutamente innecesaria y superflua. Es muy diferente el hecho de que para ciertos tipos de pesca, de características especiales, el requisito del certificado de salud podría ser justificado, pero en tal situación se encuentra sólo una fracción de los pescadores a quienes se dirige el proyecto de convenio.

Suriname. Debería introducirse flexibilidad respecto de la expedición de certificados médicos para los pescadores (propietarios) que trabajan en embarcaciones pequeñas (véase la respuesta de Suriname a la pregunta 5).

Tailandia. No tiene objeciones a los artículos 10, 11 y 12 del proyecto de convenio.

Trinidad y Tabago. En lo que se refiere al apartado *c)* del artículo 11, recomienda suprimir la frase «en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista». Hay otros problemas de salud que son un peligro para los pescadores y que deberían hacerse constar en los certificados médicos. En lo que respecta al apartado *b)*, párrafo 1 del artículo 12, debería incluirse la seguridad. Además de su posible incidencia en la salud de las demás personas a bordo, los problemas de salud de un pescador podrían tener otras consecuencias. La frase debería reformularse de la siguiente manera: «el pescador no tiene ningún problema de salud [...] o que pueda constituir un peligro para la salud y la seguridad de las demás personas a bordo». En relación con el párrafo 3 del artículo 12, debería concederse a la autoridad competente la facultad de determinar el período de validez del certificado médico.

ECA: En lo que respecta al apartado *e)* del artículo 11, debe aclararse el uso de la palabra «persona» en lugar de «pescador». La definición de «pescador» constituye la base de todo el documento y el uso de la palabra «persona» no permite hacer la diferencia entre el público en general y los pescadores. Por consiguiente, el uso de la palabra «persona» por oposición a «pescador» puede provocar confusión.

Ucrania. En cuanto respecta al Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113), cabría observar que, en varios países, las disposiciones pertinentes de la legislación en materia de servicios médicos se aplican a todos los buques de la marina mercante y a toda la gente de mar, incluidos los buques pesqueros y los pescadores, según el caso. Dado que el Convenio núm. 113 se aplica al sector de la flota pesquera industrial, la categoría de las embarcaciones pequeñas o las cooperativas pesqueras no está amparada por dicho Convenio y, por consiguiente, es imposible decir con certeza si el Convenio núm. 113 tiene un efecto significativo en cuanto a mejorar la salud o incrementar la seguridad en el trabajo de la mayoría de los pescadores de este sector en el mundo entero. Por tanto, es necesario tomar medidas para que este grupo de pescadores sin protección sean abarcados en el ámbito de aplicación del futuro convenio, ya sea mediante una disposición obligatoria o una recomendación.

Uruguay. No se considera necesario hacer cambios.

República Bolivariana de Venezuela. Aunque el certificado médico es un instrumento necesario, no debería ser limitativo en cuanto a tiempo de vigencia, dadas las particularidades que se expresan en cada país, por lo cual también podría ser utilizado como medida de discriminación laboral en el marco del desenvolvimiento de las relaciones laborales del sector pesquero. Las tareas propias de la actividad pesquera, las condiciones del medio ambiente, el tiempo de duración de las faenas de pesca y el alto riesgo existente a bordo de los buques o embarcaciones pesqueras obligan a contar con una buena aptitud física y mental, en particular de la vista y la audición, para que de esta manera se puedan desarrollar cabal y eficazmente las actividades a bordo, evitándose los riesgos que pueda generar una persona con problemas de salud. Los artículos 10, 11 y 12 deberían aplicarse tal como están establecidos en el proyecto de convenio. Sin embargo, en el párrafo 2 del artículo 12 se podría reducir a un año la validez máxima del certificado médico para todos los pescadores, incluidos los que sean menores de 18 años. Esto se justifica debido a los altos riesgos que representan a bordo las enfermedades contagiosas, las enfermedades de transmisión sexual y otras enfermedades existentes en el entorno de la pesca, las cuales pueden propagarse con gran rapidez, especialmente en el reducido espacio en que se realizan las operaciones de pesca. Por último, observan con preocupación las sugerencias en el sentido de que se prevea una mayor flexibilidad en el futuro convenio, más aún cuando para fundamentarlas se alude a la situación de los países en desarrollo. Esto es contrario al desarrollo de las naciones, el cual no puede analizarse sólo desde un punto de vista económico.

Análisis global de las respuestas a la pregunta 2

Cuatro de cada cinco gobiernos respondieron que no hacía falta introducir un mayor grado de flexibilidad en estos artículos. Otros seis países afirmaron que deseaban menos flexibilidad, y varios no se pronunciaron de forma categórica en cuanto a si deseaban o no más flexibilidad.

Entre los gobiernos que no deseaban incorporar cambios al texto, algunos indicaron que su legislación nacional ya era plenamente compatible con las disposiciones del proyecto de convenio. Varios señalaron que el examen médico y los certificados eran necesarios en razón de la importancia de la salud de los pescadores y de la índole peligrosa de la pesca. También se dijo que los requisitos para los pescadores deberían ser comparables a los contenidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo.

Algunos gobiernos consideraban que las disposiciones eran excesivamente flexibles, ya que, por ejemplo, no exigían que todos los pescadores obtuvieran certificados o que los certificados fuesen obligatorios para los pescadores embarcados en

buques que navegaran más de tres días en el mar. En particular, se propuso suprimir el párrafo 2 del artículo 10, considerado incompatible con el artículo 3, el cual preveía ya un grado de flexibilidad suficiente.

Los gobiernos que deseaban un mayor grado de flexibilidad, en particular con respecto al párrafo 2 del artículo 10, se fundaban principalmente en la falta de doctores en medicina o de servicios médicos de costo abordable de que adolecían algunas comunidades de pescadores, sobre todo en los países en desarrollo. Unos pocos gobiernos mencionaron la necesidad de conceder exenciones a los pescadores artesanales o a los pescadores-propietarios. Uno señaló específicamente que la decisión de exigir o no certificados médicos debería dejarse a la discreción del propietario del buque. Otro observó que la cuestión de si debería exigirse o no un certificado tendría que dejarse a la discreción de la autoridad competente. Se dijo que tal vez sería posible introducir un mayor grado de flexibilidad para los pescadores que faenan a bordo de embarcaciones pequeñas o artesanales. También se sugirió que la imposición de límites a las exenciones previstas en el párrafo 3 del artículo 10 rigiera únicamente para los oficiales titulados o para las personas con responsabilidades fundamentales en materia de seguridad que trabajen a bordo de buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar (con posibles exenciones para casos de urgencia, durante períodos de duración limitada y específica).

En lo que atañe a la introducción de posibles cambios en el artículo 11, un gobierno manifestó que los exámenes médicos deberían servir para promover medidas de prevención del VIH/SIDA, la toxicomanía y la tuberculosis. Otro propuso que se permitiera que médicos u hospitales expedieran los certificados médicos, mientras que un tercero dijo que era partidario de limitar la ejecución de los exámenes a médicos debidamente calificados. Algunos gobiernos deseaban suprimir el apartado *c)* del artículo 11, y uno, el apartado *e)*. Otro gobierno recomendó que en el apartado *c)* del artículo 11 se suprimiera la frase «en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista», lo que permitiría que la expedición de los certificados médicos fuese efectuada por otras personas, además de los médicos titulados, a condición de que dichas personas estuvieran debidamente calificadas y habilitadas por la autoridad competente.

Refiriéndose al artículo 12, un gobierno preguntó si los requisitos relativos a la vista y el oído contenidos en el apartado *a)* del párrafo 1 no deberían regir también para los pescadores a bordo de buques de menos de 24 metros de eslora. Otro gobierno manifestó que no se debería restringir aún más el párrafo 1 del artículo 12. En cuanto a la validez de los certificados, algunos deseaban que se estableciera un límite de un año para los certificados de los pescadores, independientemente de la edad, mientras que otros recomendaron que la fijación de un período de validez quedara a discreción de la autoridad competente.

Unas pocas organizaciones de empleadores se refirieron a las consideraciones sobre el nivel de desarrollo que ya habían expuesto en sus respuestas a la pregunta 1 (es decir, que fuera posible eximir a los pescadores que operan a bordo de embarcaciones artesanales o de buques pesqueros de pequeña escala en países donde, en razón del nivel de desarrollo o de las infraestructuras, la aplicación de dichos requisitos no es ni razonable ni factible). Para algunas organizaciones de empleadores, habría que excluir del ámbito de aplicación a los pescadores independientes. Una organización indicó que sería útil adoptar medidas a fin de asegurar que los exámenes médicos fueran registrados y reconocidos como válidos por los Estados signatarios. Otra organización (la ANDI) indicó que debía contemplarse la posibilidad de que la autoridad competente estableciera exenciones para ciertos buques, pero que tales exenciones no se aplicarían a los buques

de eslora igual o superior a 24 metros o de arqueo bruto igual o superior a 175, entre otras embarcaciones.

Varias organizaciones de trabajadores señalaron que aun cuando en el párrafo 2 del artículo 10 se preveía ya un grado suficiente de flexibilidad, se podría incluir una disposición adicional para asegurar la cobertura de los buques más pequeños en aquellos países donde, en razón del nivel de desarrollo o de las infraestructuras, no fuese razonable o factible pretender que todos los pescadores que trabajan en embarcaciones pequeñas tengan consigo certificados médicos válidos. Esta flexibilidad no debería extenderse a los buques de eslora igual o superior a 24 metros ni a los buques que permanecen habitualmente más de tres días en el mar. Una organización era al parecer partidaria de que las propias autoridades competentes se encargaran de definir los criterios para determinar la aptitud física del pescador y expedir los certificados médicos.

Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita

Como se indica en el apéndice, la Mesa Redonda examinó las cuestiones planteadas en la pregunta 2, y en particular la posibilidad de conceder exenciones a ciertas categorías de pescadores o de buques pesqueros en los países o regiones que no contaran con las infraestructuras necesarias para llevar a cabo los exámenes médicos y expedir los certificados correspondientes. Los representantes de los empleadores y de los trabajadores manifestaron que el enfoque de aplicación progresiva ya mencionado en el presente Informe podría servir para disponer de la flexibilidad necesaria. Pese a que esta cuestión no estaba aún resuelta, al parecer se había avanzado hacia una posible solución durante la reunión de la Conferencia.

Comentario de la Oficina

En relación a la respuesta del Gobierno del Reino Unido, en el sentido de hacer concordar el contenido del artículo 10 con los requisitos previstos en el Convenio sobre Formación para Pescadores (STCW-F), la Oficina precisa que en las reglas 1 a 6 del capítulo II del Anexo de dicho Convenio se estipulan los requisitos aplicables a la titulación de los patrones y oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, tanto en aguas limitadas como en aguas sin límites, de los jefes de máquinas y los primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 Kw, y del personal de radiocomunicaciones del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM). En las citadas reglas del anexo se prevé que todos los aspirantes a la titulación deberán «[...] demostrar ante la Parte su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído»; este requisito rige en particular para los radiooperadores, patrones, oficiales, oficiales de máquinas y oficiales de radiocomunicaciones que sean candidatos a la titulación. Además, la regla 7 dispone que «todo patrón u oficial titulado que preste servicios en buques pesqueros o se proponga volver a hacerlo tras un período en tierra deberá, a fin de poder seguir prestando dicho servicio, demostrar ante la Administración a intervalos regulares que no excedan de cinco años: [...] aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído». La regla 8 estipula que «todo personal de radiocomunicaciones del SMSSM que posea uno o más títulos expedidos o reconocidos por la Parte habrá de demostrar ante ésta, a fin de poder seguir prestando servicio a bordo, que reúne las condiciones necesarias en cuanto a: [...] aptitud física, sobre todo en lo que atañe a la vista y el oído, que deberá demostrar a intervalos regulares que no excedan de cinco años». Sin embargo, en el capítulo III, titulado «Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros», no se hace mención alguna de requisitos de aptitud física.

En las respuestas figuran también referencias a las *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos*, establecidas conjuntamente por la OIT y la OMS. Estas *Directrices* pueden consultarse en español, francés e inglés en el sitio web de la OIT ⁷.

En algunas respuestas se recomendó también que los requisitos relativos al examen médico y los certificados de los pescadores deberían armonizarse con los que figuran en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM). La Oficina observa que aun cuando los artículos 10 a 12 del proyecto de convenio sobre el sector pesquero son en general congruentes con los del CTM (es decir, el período de validez de los certificados médicos es el mismo), las disposiciones del CTM, concretamente en la norma A1.2, tienen algunos aspectos diferentes (por ejemplo, el CTM establece, en el párrafo 9, un límite al período de validez suplementaria que se concederá a los certificados médicos que caduquen en el curso del viaje en el mar).

Pregunta 3

P. 3 *El artículo 14 del proyecto de convenio se refiere a la dotación mínima y al número mínimo de horas de descanso para ciertas categorías de buques pesqueros. ¿Considera usted que deberían introducirse cambios en este artículo? De ser así, sírvase indicar los cambios que propone y precisar los motivos de los mismos.*

Respuestas

Alemania. El apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 estipula las horas mínimas de descanso, que concuerdan con lo dispuesto en el artículo 21 de la Directiva 2003/88/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, transpuesta a la legislación alemana (ley sobre la gente de mar). Alemania no tiene objeciones a esta disposición. No obstante, si las excepciones previstas en los párrafos 2 y 3 del artículo 14 sólo pudieran aplicarse a casos concretos, esta disposición no se ajustaría a la legislación nacional, puesto que entraría en contradicción con el artículo 21 de la Directiva, la cual sólo admite las excepciones que se basan en disposiciones legales, reglamentarias o administrativas o en convenios colectivos. Los criterios de excepción previstos en el artículo 14 deberían concordar con los del artículo 21 de la Directiva.

Arabia Saudita. Sí. Considera necesario introducir una enmienda al artículo 14, en particular al apartado *a)* del párrafo 1, según los términos siguientes: «en lo que atañe a los buques de eslora igual y superior a 12 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer». La razón es que en el Reino de Arabia Saudita los buques pesqueros funcionan con motor intraborda, sus viajes duran entre 3 y 7 días, y la eslora varía entre 12 y 20 metros. Por consiguiente, el número de tripulantes y su nivel de competencias son factores decisivos para asegurar la seguridad de la navegación de dichos buques; por lo que se refiere a los buques de menor eslora, al no necesitarse mucha experiencia para hacerlos funcionar, no es necesario que la tripulación tenga calificaciones específicas.

Argelia. No deberían incluirse cambios en el artículo 14, puesto que en dicho artículo se establece el principio del nivel mínimo de dotación a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros, así como el número mínimo de horas de descanso de

⁷ <http://www.ilo.org/public/spanish/dialogue/sector/techmeet/ilowho97/index.htm>.

que dispondrán los pescadores embarcados en buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar. Asimismo, el artículo autoriza a la autoridad competente a conceder exenciones temporales con respecto a los períodos de descanso establecidos.

Argentina. La Prefectura Naval Argentina es la autoridad responsable de determinar las dotaciones de seguridad de los buques pesqueros necesarias para garantizar las disposiciones que figuran en el párrafo 1, apartado *a)*, del artículo 14, con una tripulación capaz de operar el buque de forma segura, a saber, cumpliendo los requisitos mínimos para la navegación del buque y el manejo de sus sistemas de seguridad y salvamento durante un período determinado, de conformidad con las disposiciones de los convenios internacionales ratificados sobre la seguridad de la vida humana en el mar. En lo que respecta a la idoneidad o competencia, éstas dependen de las capacidades de cada miembro de la tripulación, que se toman en consideración en el momento de determinar la dotación de seguridad del buque. Antes de hacerse a la mar, todos los buques pesqueros deben contar con un certificado de dotación de seguridad, que emite la Prefectura Nacional Argentina de conformidad con la ordenanza marítima núm. 05/89. La dotación necesaria para la explotación de la actividad del buque, es decir, la que garantiza que el buque opere de manera normal y eficaz en la actividad y tráfico al que el armador lo destina, en este caso la tarea de la pesca, no viene determinada por la autoridad en cuestión, sino que es responsabilidad del armador del buque y de las organizaciones a las que estén afiliados los distintos trabajadores, quienes deben suscribir las normas internacionales sobre períodos de trabajo y de descanso. Los límites que establece el apartado *b)* del párrafo 1 son parámetros mínimos. Asimismo, el párrafo 2 contiene suficiente flexibilidad para valorar la necesidad de permitir excepciones a dichos mínimos legales en casos concretos. Además, el párrafo 3 aporta una flexibilidad aún mayor con respecto al modo de previsión de dichos requisitos. En todo caso, los requisitos alternativos deben proporcionar, como mínimo, el mismo nivel de protección. Por las razones antes mencionadas, Argentina estima que no resultaría plausible propiciar modificaciones al artículo. La Superintendencia de Riesgos del Trabajo añade que todas las partes que intervienen deberían ser consultadas, en especial para determinar si los períodos de descanso diario y semanal son suficientes para la buena recuperación, tanto física como mental, de los trabajadores.

CAPeCA/CALaPA/CAPA. El artículo 14 debería suprimirse en su totalidad; debería mantenerse únicamente la norma general que figura en el artículo 13, con una mención de que los períodos de descanso deberán ser «adecuados» o «apropiados». En caso de mantenerse el artículo 14, el texto debería establecer claramente que la determinación de las dotaciones de seguridad de la navegación es competencia de la autoridad marítima, y que incumbe al armador establecer las dotaciones de explotación o de operación pesquera. En la mayoría de los países, la legislación laboral incorpora el principio de que corresponde al empleador la dirección y la organización de empresa o unidad productiva. En este caso, la unidad productiva es el buque, por lo que éste debe cumplir ciertos requisitos o condiciones impuestas por la autoridad marítima. Por este motivo, está obligado a contar con una dotación de seguridad náutica o de navegación. Pero la cantidad de trabajadores afectados a la operación comercial es sin duda competencia exclusiva del empleador, como lo es, también sin ninguna duda, establecer el número de operarios, técnicos, ingenieros de producción y de mantenimiento de una planta elaboradora de pescado en tierra. Por otra parte, debería preverse la posibilidad de modificar los horarios de descanso en función del tipo de pesca o de la zona de operaciones o los turnos de trabajo a bordo, como, por ejemplo, en el caso de los buques poteros o «jiggers» que capturan y procesan calamar durante la noche.

Australia. Las disposiciones que suscitan una preocupación particular son los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 del artículo 14, en los cuales se establecen normas específicas en materia de dotación y horas de descanso. En la medida en que ya hay disposiciones que prevén la celebración de consultas con respecto a este artículo para alcanzar acuerdos entre las partes sobre fórmulas equilibradas de trabajo y descanso, no habría necesidad de establecer requisitos específicos.

Habida cuenta de lo que antecede, Australia propone la siguiente redacción para el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14:

[Además de los requisitos establecidos en el artículo 13, la autoridad competente deberá:]
b) en lo que atañe a los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto de reducir la fatiga, un nivel razonable de descanso para los pescadores.

La oración siguiente, en la que se especifica el número mínimo necesario de horas de descanso, debería trasladarse al proyecto de recomendación. Sin perjuicio de que la intención del artículo 14 es atinada desde la perspectiva de la salud y la seguridad, su redacción actual pudiera no reflejar la realidad de algunos sectores de pesca en que los ingresos se basan en la repartición proporcional de las capturas. La medida de flexibilidad que se propone podría servir para responder a esta preocupación.

Austria. Habida cuenta de que el agotamiento es causa frecuente de accidentes, considera que estas disposiciones ya son lo suficientemente flexibles.

Azerbaiyán. No.

Bélgica. Aunque dio lugar a intensos debates, el artículo 14 fue adoptado por un amplio consenso basado en la lógica innegable de la solución que formula. Se trata de una disposición clave del convenio, de importancia fundamental en lo que respecta a la seguridad de la navegación en el mar. No cabe ninguna posibilidad de reducir el número de horas de trabajo que se establecen en el apartado *b)* del párrafo 1 de la presente disposición, dado que corresponde a la norma establecida en el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006. Por consiguiente, la respuesta es que no deberían incluirse cambios en el artículo 14.

Benin. Considera que el artículo puede mantenerse en su forma actual, puesto que permite que la autoridad competente introduzca cambios tras celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de trabajadores del sector pesquero.

Brasil. No deberían incluirse cambios en el artículo 14. El texto propuesto ofrece protección suficiente a los pescadores frente a la fatiga excesiva y puede ser aceptado por los países en desarrollo. Asimismo, permite que la autoridad competente, previa celebración de consultas, conceda exenciones temporales con respecto a los límites establecidos para cualquier período de 24 horas, o el establecimiento de requisitos alternativos, lo que favorecería la ratificación del instrumento.

CNC y CNT: La autoridad competente debería adoptar medidas destinadas a demostrar la idoneidad de la protección con respecto a las condiciones de trabajo, y a establecer un mecanismo de solución de conflictos.

Canadá. Desde el punto de vista de la seguridad y la salud, el propósito de este requisito es pertinente, pero pudiera no reflejar la realidad de algunos sectores pesqueros o de las modalidades de pesca en que los ingresos de los pescadores se basan en el reparto de las capturas, previa deducción de los gastos. Esta cuestión podría resolverse mediante la inclusión, en el artículo que nos ocupa, de una disposición en virtud de la

cual la autoridad competente, previa celebración de consultas, debería definir las normas apropiadas para las operaciones de pesca. Este enfoque permitiría abordar también la cuestión del seguimiento y el control de la aplicación de las disposiciones. La segunda oración del apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 es demasiado prescriptiva, por lo que debería trasladarse al proyecto de recomendación. No todas las jurisdicciones canadienses reglamentan la dotación y las horas de descanso en el modo descrito en los artículos 13 y 14. Estas cuestiones suelen abordarse en los convenios colectivos. La inclusión de un texto prescriptivo en esta sección levantaría barreras a la ratificación.

CLC: Se podría atenuar el rigor de los requisitos en materia de horas mínimas de descanso, a fin de adecuarlos a la intensidad de las operaciones de pesca. No obstante, habida cuenta del número elevado de accidentes que se producen en el sector y de la naturaleza peligrosa de este trabajo, y con el fin de limitar la fatiga, es esencial que los pescadores tengan períodos de descanso regulares y la posibilidad de dormir un tiempo suficiente. Como las diferencias entre las operaciones de pesca dificultan el establecimiento de una norma internacional realista, toda medida de flexibilidad debería negociarse en los convenios colectivos.

China. En principio, está de acuerdo con las disposiciones del artículo 14, pero considera que deberían introducirse algunos cambios. Propone que se conceda a los Estados la facultad de formular disposiciones para reglamentar el nivel mínimo de dotación en los buques o embarcaciones de sus flotas respectivas. Si, en principio, las disposiciones que adopte cada país garantizan un nivel de dotación suficiente para que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad y para que los pescadores gocen de períodos de descanso adecuados, entonces no deberían preverse disposiciones obligatorias relativas al número mínimo de pescadores a bordo de los buques. El número mínimo de horas de descanso ininterrumpido de los pescadores no debería ser inferior a cuatro horas por día, y a 12 horas por cada período de dos días. Razonamiento: Dadas las diferencias que existen en cuanto al diseño de los buques pesqueros, las zonas de operación y las prácticas de pesca entre los distintos países y regiones, suele resultar difícil determinar cuál ha de ser el número de pescadores a bordo. Asimismo, habida cuenta de que una de las características de la pesca en el mar es la frecuente necesidad de llevar a cabo operaciones continuas — no se está hablando aquí de los casos en que algunos armadores o capitanes de buque prolongan las operaciones con fines puramente económicos, desatendiendo la salud de los pescadores —, siguen planteándose ciertas situaciones en las que algunos pescadores se toman muy pocas horas seguidas de descanso al día por exigencias de las faenas. Deberían preverse horas mínimas de descanso ininterrumpido para asegurar, en la medida de lo posible, que cada pescador tenga un descanso suficiente para recuperar su vigor físico.

Colombia. La dotación para cada actividad debe ser suficiente para garantizar las condiciones mínimas de seguridad y cumplir con las normas sanitarias exigidas en cualquier mercado mundial.

ANDI: Cada Estado debería adoptar las leyes y reglamentos pertinentes para que los buques que enarbolen su pabellón cuenten con una tripulación suficiente y de calidad, con el fin de asegurar que sus operaciones se efectúen en condiciones de seguridad. Con respecto a los buques de eslora igual o superior a 24 metros o de arqueado bruto igual a 175, la autoridad competente debería establecer el nivel mínimo de dotación para su navegación segura.

República de Corea. El Gobierno, junto con los representantes de los empleadores y de los trabajadores, ha decidido no proponer ninguna modificación al artículo 14 del

proyecto de convenio, puesto que no se ha alcanzado un consenso tripartito. Por su parte, la FKSU, organización representativa de los trabajadores, apoya el proyecto de convenio. Los empleadores, representados por la KODEFA y la NFFC, consideran que habría que suprimir el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14, habida cuenta de que el establecimiento de períodos de descanso de duración excesiva podría redundar en un aumento del costo de las operaciones, así como en una pérdida de recursos para las personas cuya remuneración se basa en el reparto de las capturas.

Costa Rica. Consejo de Salud Ocupacional: El convenio no debería excluir a los buques de eslora inferior a 24 metros de los requisitos contenidos en el artículo 14. Dicha excepción debilitaría la capacidad de la autoridad competente para poder regular. Por lo general, los llamados «trabajadores independientes» no gozan de protección frente a los riesgos a que están expuestos en el trabajo debido a que, de conformidad con el Código del Trabajo, el seguro contra este tipo de riesgos sólo es obligatorio para los trabajadores asalariados. Al no existir tal obligatoriedad, la mayoría de los trabajadores independientes optan por no asegurarse, puesto que les resulta más rentable. La jornada de trabajo, la práctica y la realidad de este sector revelan que existen pescadores artesanales que trabajan durante períodos de un día en buques o embarcaciones distintas. De igual forma, en el sector que nos ocupa, la capacidad de la autoridad competente para supervisar y aplicar las disposiciones correspondientes a la seguridad y la salud en el trabajo suele verse limitada. Por ello, es importante que un instrumento tan valioso como este proyecto de convenio colme algunos de los vacíos relacionados con el artículo 14.

INCOPECA: En Costa Rica, la actividad pesquera que se lleva a cabo a bordo de buques o embarcaciones debe considerarse una actividad de trabajo atípica, dado que las jornadas de trabajo no se ajustan a la idea de jornada diurna, nocturna o mixta, que son propias de los trabajos ordinarios y resultan razonables en el entorno de los trabajos que se realizan en tierra, en oficinas, empresas, fábricas, etc.; en el sector pesquero, cualquier viaje de pesca que dure hasta tres meses puede considerarse normal. Durante dichos viajes, es posible que los trabajadores no lleguen o no bajen a tierra. Lo que es más, las labores en las embarcaciones y las faenas de pesca son discontinuas o no son permanentes, por lo que los períodos de descanso también tienen que reflejar esas diferencias. No obstante, es importante reconocer períodos de descanso que se adecuen a las faenas de pesca. Por consiguiente, tomando en consideración las condiciones propicias y necesarias para la captura, como el estado del tiempo, el hallazgo de bancos de peces y otros elementos de importancia para la actividad, la jornada de trabajo podrá acordarse entre las partes, que respetarán, en la medida de lo posible, los tiempos de descanso para dormir y comer, todo de conformidad con los límites establecidos en el Código del Trabajo. El armador se compromete a asegurar que todos los trabajadores descansen y se alimenten debidamente, en especial cuando no se estén llevando a cabo faenas pesqueras, con objeto de recuperar su condición física óptima.

Croacia. El artículo propuesto es aceptable.

Cámara de Economía de Croacia: Tal vez habría que hacer menos rigurosos los requisitos previstos en apartado *b)*, ya que una formulación tan pormenorizada podría ejercer a largo plazo un impacto negativo en los costos de operación.

Cuba. Considera que al final del apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 se debería añadir que otras situaciones que requieran un tratamiento diferente podrán abordarse a través de los convenios colectivos, tomando en consideración las características propias de cada país.

Dinamarca. Considera que no deberían incluirse más cambios en el artículo 14.

3F: Debería introducirse una mayor flexibilidad en los requisitos relativos a las horas de descanso, a fin de ajustarlas a la intensidad con que a menudo se lleva a cabo la actividad pesquera. A menudo, será difícil establecer dichas normas generales habida cuenta de la diversidad que puede observarse en dicha actividad a nivel mundial, por lo que debería preverse la posibilidad de admitir excepciones, pero sólo a través de la negociación colectiva. Por consiguiente, la reglamentación general relativa a las horas de descanso que recoge el apartado *b)* del artículo 13 debería regir en la perspectiva de limitar la fatiga, etc.

Egipto. Está de acuerdo con el contenido del texto en lo que respecta a los derechos y garantías de las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros, a fin de asegurar la protección y la estabilidad, así como de salvaguardar los derechos de los trabajadores a trabajar un número determinado de horas y a gozar de un número garantizado de horas de descanso que no serán inferiores a las que establezca la legislación del Estado del pabellón. No obstante, es partidario de excluir de las disposiciones y condiciones del presente artículo a las embarcaciones de pesca pequeñas que operen en aguas interiores.

GTUWA: La celebración de consultas en lo que respecta al artículo 14 debería ser tripartita, con la participación de la autoridad competente y de las organizaciones de empleadores y de trabajadores, en ambos casos a nivel general en cada Estado y a nivel privado en cada buque o zona.

Eslovenia. Considera que no es necesario introducir cambios en el artículo 14.

España. En lo concerniente a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el artículo 14 reglamenta básicamente del mismo modo que la norma A2.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006, por lo que España no tiene objeción alguna. Lo que sí mejoraría la seguridad a bordo de los buques pesqueros y la navegabilidad y seguridad marítima, garantizando al mismo tiempo el cumplimiento de la normativa sobre períodos de descanso, sería la obligación de que, al menos en los buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros, se lleve, en un lugar fácilmente accesible, un cuadro que describa la organización del trabajo a bordo, y en el que figuren el programa de servicios en el mar y en los puertos y el número máximo de horas de trabajo o las horas mínimas de descanso que fijen la legislación nacional o los convenios colectivos aplicables. Se deberían mantener registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de los pescadores a fin de permitir el control del cumplimiento de la normativa. El cuadro debería establecer las instrucciones precisas que cada trabajador deba seguir en caso de emergencia. El número mínimo de horas de descanso que se establece en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 difiere en gran medida del número de horas que recoge la Directiva del Consejo 1999/63/CE, 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). Además, el párrafo 2 del artículo 14 del proyecto de convenio prevé sólo «excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado *b)* del párrafo 1», lo que haría inaceptable el convenio para España, cuyo régimen de descanso es el previsto en el ordenamiento comunitario.

FEOPE: En el apartado *a)* del párrafo 1 del artículo 14 convendría sustituir la expresión «pescadores» por «marineros» o, aún mejor, por «tripulantes dedicados a la navegación y cuidado de la máquina». La finalidad es distinguirlos de los tripulantes dedicados a la actividad extractiva del buque (personal pescador, transformador, estibador y de conservación de las capturas), cuya función no incide en la «navegación segura del buque».

Filipinas. El período mínimo de descanso debería ser flexible, pero no inferior a ocho horas por cada período de 24 horas.

Finlandia. Teniendo en cuenta el artículo 3 del proyecto de convenio, estima que no es necesario introducir ningún cambio, aunque considera conveniente incluir una disposición relativa al número mínimo de horas diarias de descanso.

SAK: Está de acuerdo con las disposiciones del artículo, aunque haría hincapié en la naturaleza peligrosa del trabajo. Sin embargo, habida cuenta de las diferencias en las operaciones de pesca, considera que debería preverse un grado de flexibilidad necesaria en el marco de la negociación colectiva y no de una norma internacional.

SAKL: Debido a la naturaleza de la actividad pesquera, en especial cuando se desarrolla en alta mar y en condiciones meteorológicas extremas, es necesario prever un cierto grado de flexibilidad en lo que se refiere a los períodos de descanso. En determinadas condiciones y para mantener la seguridad del buque pudiera resultar imposible que los pescadores se tomen las horas de descanso establecidas.

Francia. La cuestión del nivel mínimo de dotación debe enfocarse de manera global. Si bien es cierto que hay que velar por una navegación segura, también deben garantizarse condiciones de seguridad para las operaciones del buque, y en especial para las operaciones de pesca. Al respecto, en los instrumentos internacionales en vigor se recogen varias definiciones complementarias del nivel mínimo de dotación. Por ejemplo, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, define el nivel mínimo de dotación como el «número suficiente de marinos para garantizar la seguridad, la eficiencia y la protección en las operaciones de los buques»; en cambio, el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), estipula en términos más generales que todo buque mercante deberá contar con «una dotación suficiente, segura y eficiente». En cuanto a los textos publicados por la Organización Marítima Internacional, la tripulación de los buques mercantes debe obtener una certificación expedida generalmente por los propios Estados del pabellón, los llamados «certificados de dotación de seguridad», en los que se fija el número de oficiales y de miembros de la tripulación de cada buque y se precisa que las disposiciones en materia de guardia quedarán a la discreción del armador y/o el capitán o patrón, en el entendido de que las mismas deberán ser concordantes con las normas establecidas en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes (ABORDAJES), el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL). La pesca sigue siendo una actividad marítima muy particular, puesto que la tripulación, además de asegurar la navegación del buque, se ocupa de las operaciones propias de su finalidad económica en el mar: la pesca. Por consiguiente, es fundamental que la noción de dotación mínima no se limite a la que se necesita para garantizar una «navegación segura», sino que se amplíe más bien para abarcar «la seguridad de las operaciones de los buques». El artículo 13 del proyecto de convenio, al referirse al mismo tiempo a la seguridad de la navegación y la seguridad de las operaciones del buque, se centra en particular en las operaciones de pesca. Este artículo, cuya redacción es satisfactoria, debería mantenerse sin modificación.

El artículo 14 complementa las disposiciones del artículo 13, al reforzar las obligaciones relativas al nivel mínimo de dotación. No parece que sea necesario introducir un mayor grado de flexibilidad. Es pertinente regular las condiciones de trabajo de los pescadores por medio de requisitos sobre el descanso mínimo, dado que el

número de horas de descanso es al parecer el único criterio aplicable en la materia. En el caso de Francia, la decisión de reglamentar la duración de los períodos de descanso de la gente de mar se adoptó de común acuerdo entre los copartícipes sociales. Las disposiciones del artículo 14 del proyecto de convenio relativas a las horas de descanso mínimo no deberían modificarse.

Ghana. Considera que el artículo 14 debería dejarse en su versión actual.

Grecia. No tiene observaciones particulares que hacer, dado que los límites previstos ya existen como requisitos en la legislación de la Unión Europea sobre esta materia, que Grecia acata.

Honduras. COHEP: En virtud del párrafo 3 del artículo 14, es posible establecer requisitos alternativos, previa celebración de consultas entre los pescadores, los dueños de embarcaciones y el Gobierno, proporcionando, claro está, al menos, el mismo nivel de protección. En Honduras, los períodos de pesca están limitados a ocho meses al año, debido a las vedas. En lo que respecta a las especies con escamas, la pesca no está sujeta a veda o límite alguno, y las embarcaciones utilizadas son pequeñas, por lo que tienen poco espacio para guardar el hielo y acoger al personal.

India. HMS. Según la situación de cada país, el período de descanso puede incluirse en los convenios colectivos. Habida cuenta de los frecuentes accidentes que se producen en la actividad pesquera, así como de su naturaleza peligrosa, es necesario contar con una disposición obligatoria relativa al nivel de dotación y a las horas mínimas de descanso.

Iraq. Las operaciones de pesca en Iraq son muy limitadas, y la flota pesquera no está compuesta de grandes buques. Por consiguiente, no existe la necesidad de regular las horas de trabajo o la dotación de pescadores a bordo.

Islandia. La segunda oración del apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 debería trasladarse del proyecto de convenio al proyecto de recomendación, lo que obligaría a reformular los párrafos 2 y 3. Debido a la naturaleza misma de las operaciones de pesca, resulta difícil reglamentar el tiempo de trabajo en este sector. Los pescadores no pueden controlar ni el lugar ni el momento en que encontrarán los bancos, por lo que tienden a faenar sin interrupción mientras haya capturas y quede capacidad en las bodegas. En Islandia, no hay relación entre el tiempo efectivamente trabajado a bordo y el ingreso del pescador, que se basa en la repartición de las capturas.

ASI: Se opone a trasladar al proyecto de recomendación el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14; es partidaria de mantener el párrafo, sin modificaciones, en el texto del proyecto de convenio.

Italia. No.

FEDERPESCA y FAI-CISL: La materia abordada en el artículo 14 del proyecto de convenio ya viene regulada en los convenios colectivos nacionales, conforme a lo dispuesto en el decreto legislativo núm. 271/99.

Japón. Véase la respuesta a la pregunta núm. 2.

JSU: Coincide con la opinión expresada por el Gobierno.

Letonia. No deberían introducirse cambios en el artículo 14.

Libano. Pide que se clarifique si las horas de sueño y el tiempo de las comidas están incluidos en las horas de descanso (diez horas).

Lituania. No considera necesario introducir ningún cambio en el artículo 14.

Mauricio. No propone introducir ningún cambio en el artículo 14.

México. No considera necesaria la introducción de cambios en el artículo 14.

Nueva Zelandia. Considera que debería exigirse la inclusión de un «plan de gestión de la fatiga», con arreglo al cual se establezcan formas flexibles de organización del trabajo que tomen en consideración la intensidad y las fluctuaciones de las operaciones de pesca, a fin de equilibrar la necesidad de disponer de un cierto margen de flexibilidad con la necesidad de contar con períodos de descanso regulares, y también la forma en que estas cuestiones se gestionan a bordo. Nueva Zelandia apoya el artículo en su conjunto.

NZCTU: Está de acuerdo, pero añade que en los convenios colectivos debería reconocerse de forma expresa la necesidad de contar con períodos de descanso regulares y detallarse el modo de gestionarlos.

Países Bajos. Véase la respuesta a la pregunta 1.

DFPB: El sector pesquero exige más flexibilidad que la que ofrece el artículo 14. Considera que es necesario dejar la posibilidad de que se admitan excepciones en el marco de los convenios colectivos (o de instrumentos similares en que sean parte los pescadores autónomos) o de la legislación pertinente, incluso en el caso de que la comunidad internacional aceptara el planteamiento de reformulación propuesto por los Países Bajos en su respuesta a la pregunta 1.

Panamá. A su parecer, el artículo debería ajustarse a lo que señala el Convenio STCW-F.

CMP: Considera que los buques que faenan en alta mar, aún siendo de eslora inferior a 24 metros, deben respetar las disposiciones de los artículos.

Papua Nueva Guinea. Apoya las disposiciones relativas a las horas mínimas de descanso para determinadas categorías de buques, pero sugiere que se prevea asimismo que los pescadores puedan permanecer en tierra durante algunos períodos de descanso.

Polonia. No considera necesario introducir cambios en el artículo 14. La ley polaca de 23 de mayo sobre el trabajo a bordo de buques mercantes de altura, que también se aplica a los buques pesqueros, reglamenta esta cuestión y no es más restrictiva.

Portugal. No considera necesario incluir cambios en el artículo 14.

Qatar. Considera que no es necesario introducir cambios en el artículo, puesto que sus disposiciones se ajustan a la legislación vigente en Qatar relativa a los períodos de descanso a que tienen derecho las personas que trabajan a bordo de buques pesqueros. El sistema de contratación de los pescadores está basado principalmente en el sistema de reparto, y es similar al que rige en el empleo independiente, es decir, que suele ser el pescador el que organiza sus períodos de descanso.

Reino Unido. Considera que sería difícil aplicar las disposiciones relativas a las horas de trabajo que recoge el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 a los buques pesqueros cuya tripulación esté formada por pescadores independientes; no obstante, los Estados Miembros podrían, sin duda alguna, acogerse a la excepción que prevé el artículo 3 para no aplicar a los pescadores independientes las disposiciones relativas a las horas de descanso. El párrafo 3 del artículo 14 también aporta un cierto grado de flexibilidad, pues permite que la autoridad competente, previa celebración de consultas, establezca requisitos alternativos siempre que se asegure el mismo nivel de protección. También podría preverse un mayor grado de flexibilidad, mediante la introducción de un

margen para conceder excepciones en caso de que las apruebe la autoridad competente. El texto que se propone es el siguiente:

De conformidad con los principios generales en materia de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores, y por razones objetivas o técnicas, o por motivos relativos a la organización del trabajo, los Estados Miembros podrán permitir excepciones, incluida la fijación de períodos de referencia, a los límites establecidos en este artículo. En la medida de lo posible, tales excepciones deberán ajustarse a las normas establecidas, pero podrán tener en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o la concesión de licencias compensatorias a los trabajadores. Dichas excepciones se podrán establecer mediante alguna de las modalidades siguientes:

- a) leyes, reglamentos o disposiciones administrativas, siempre que se celebren consultas, cuando sea posible, con los representantes de los empleadores y de los trabajadores interesados y que se desplieguen esfuerzos para fomentar todas las formas pertinentes de diálogo social; o
- b) convenios colectivos o acuerdos entre los interlocutores sociales, según proceda.

Este texto se ha adaptado del párrafo 5 del artículo 21 de la Directiva 2003/88/CE, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo.

Rumania. A su juicio, si el buque es de eslora igual o superior a 24 metros, debe cumplir con las condiciones que establece el artículo 14. No cabe la posibilidad de hacer una excepción durante un período determinado de tiempo. Considera que no es necesario introducir cambios al artículo.

Seychelles. El artículo ya es lo suficientemente flexible. Seychelles ha firmado el Convenio de Formación-STCW y lo incorporará como reglamento a la ley de navegación, que será aprobada en breve por el Gobierno.

República Árabe Siria. En el párrafo 2 del artículo 14 deberían añadirse las palabras «durante el mismo viaje».

Sri Lanka. Considera que es necesario prever un mínimo de seis horas de descanso por cada período de 24 horas.

UFL y NFSM: El artículo 14 del proyecto de convenio se refiere a la dotación y a las horas mínimas de descanso para determinadas categorías de buque. Sería necesario incluir una disposición relativa a las horas de trabajo entre dos viajes de pesca consecutivos. Después de un viaje de pesca de diez días debería disponerse de un mínimo de tres días de descanso. La mayor parte del tiempo, los pescadores tienden a hacerse a la mar tan pronto como les resulta posible, ya sea por razones económicas o por la presión que ejerce el propietario del buque o embarcación. Estas situaciones provocan fatiga y otros problemas físicos, que podrían evitarse mediante la aplicación de las disposiciones del convenio relativas a las horas de descanso.

CWC: Los requisitos relativos a las horas mínimas de descanso podrían hacerse más flexibles y ajustarse a la intensidad de las operaciones de pesca. No obstante, es fundamental que, para limitar la fatiga y habida cuenta del elevado número de accidentes que se producen en el sector, así como de la naturaleza peligrosa del trabajo, los pescadores gocen de períodos regulares de descanso y de períodos suficientes para dormir. Puesto que las diferencias existentes entre las distintas operaciones de pesca hacen difícil formular una norma internacional realista, debería preverse un cierto margen de flexibilidad en el marco de los convenios colectivos.

Sudáfrica. Considera que no es necesario introducir cambios. Los niveles mínimos de dotación vinculados a la fatiga están reconocidos por la OMI, que la considera el

factor de mayor influencia en los accidentes marítimos. Las horas de descanso que se establecen en el artículo reflejan las disposiciones del Convenio de Formación-STCW y del Convenio STCW-F. En Sudáfrica, la negociación colectiva ha permitido suscribir acuerdos a este nivel, a pesar de las objeciones planteadas por los empleadores.

Suecia. No es recomendable adoptar una normativa general en materia de dotación y de horas de trabajo a bordo de los buques pesqueros, ya que las operaciones de estos buques dependen en gran medida de las condiciones meteorológicas, las reglamentaciones sobre contingentes pesqueros, etc. Existe el riesgo de que las disposiciones propuestas en relación a las horas de trabajo sean incompatibles con una pesca y un procesamiento racionales de las capturas. Es frecuente que los viajes de pesca duren unos pocos días, en el curso de los cuales las operaciones pueden alcanzar una gran intensidad; esto, sumado al tiempo que exige la manipulación adecuada de las capturas, puede determinar que no se puedan cumplir las horas de descanso propuestas. Por consiguiente, mientras no se descuide la seguridad a bordo, no hay razón para limitar o reglamentar las horas de trabajo en el sector pesquero en Suecia.

MMOA: No debería plantearse la posibilidad de permitir excepciones de ningún tipo al número mínimo de horas de descanso. Una persona que sufre de fatiga actúa del mismo modo que una persona intoxicada por alcohol. El único momento en que puede permitirse una excepción es cuando ello sea necesario para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o del cargamento, o para prestar ayuda a otros buques o personas que se encuentren en peligro en la mar.

SFR: En cuanto a los aspectos relativos a la seguridad marítima, sin entrar en un análisis más detallado de la cuestión, parece cuestionable que la OIT, a través del proyecto de convenio, se adentre en un ámbito que, de hecho, incumbe a la OMI. A juicio de la SFR, estos aspectos debería reglamentarlos la OMI y no la OIT. La SFR considera que los trabajadores independientes deberían excluirse por completo del ámbito de aplicación del proyecto de convenio. El hecho mismo de que, a pesar de ser conocidas las circunstancias particulares y extraordinarias en que se desarrolla la actividad pesquera, se especifique en un instrumento de esta índole que un trabajador independiente, como el pescador profesional, o un pescador contratado debe descansar un número determinado de minutos en períodos específicos es totalmente absurdo. Al parecer, se desconoce por completo la forma en que se desarrolla concretamente la actividad pesquera. La regla propuesta es francamente excesiva.

Suriname. No considera necesario introducir ningún cambio. Los períodos regulares de descanso son necesarios para garantizar la seguridad y la salud a bordo.

Tailandia. No plantea objeción alguna al número mínimo de horas de descanso que figura en el artículo 14.

Trinidad y Tabago. El proyecto de convenio reconoce que la fatiga es motivo de gran preocupación en relación con la seguridad. Establecer un número mínimo de horas de descanso es imprescindible para este convenio. El artículo ofrece un margen de flexibilidad suficiente, por lo que no se propone cambio alguno.

Uruguay. Comparte las intenciones del artículo 14, pero considera que se han de tomar en cuenta los acuerdos laborales del país, ya que pueden darse normativas internas que establezcan un régimen diferente en las horas de trabajo y de descanso previstas para períodos de 24 horas, o distintas de las 77 horas para períodos de siete días.

República Bolivariana de Venezuela. Está de acuerdo con el contenido del artículo 14; considera que la autoridad competente debe establecer los parámetros

mínimos en relación con la dotación, garantizando la navegación segura del buque, y especificar el número de pescadores y las competencias que éstos deben poseer, de acuerdo con su función a bordo.

Análisis global de las respuestas a la pregunta 3

Tres de cada cuatro de los gobiernos que enviaron sus respuestas manifestaron que no hacía falta introducir modificaciones en el artículo 14. Algunos gobiernos no se pronunciaron de forma categórica a favor o en contra de la introducción de cambios.

De entre los gobiernos que no veían la necesidad de introducir cambios o que deseaban dar un carácter más riguroso a las disposiciones, unos pocos indicaron que el artículo 14 debía ser congruente con los requisitos aplicados en la Unión Europea a la cuestión del tiempo de trabajo a bordo de los buques pesqueros. Al respecto, precisaron que la Directiva pertinente de la UE permitía excepciones únicamente cuando éstas se basaban en la legislación, en reglamentos administrativos o en convenios colectivos. Un gobierno hizo una propuesta específica de redacción para definir el ámbito de las posibles excepciones, la cual aseguraría la congruencia del texto con la legislación pertinente de la UE. Otro propuso la inclusión de algunos requisitos adicionales aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 metros, como la obligación de que en los buques se coloque en un lugar visible un cartel con la organización del trabajo a bordo, en el que figuren el programa de servicios en el mar y en los puertos y el número máximo de horas de trabajo o las horas mínimas de descanso, y de que se lleve un registro de las horas de trabajo y de descanso de los pescadores. Otro gobierno deseaba que los requisitos más estrictos contenidos en el párrafo 1 del artículo 14 se apliquen a los buques de eslora igual o superior a 12 metros, y no sólo a los buques de eslora igual o superior a 24 metros. Según un gobierno, los pescadores independientes y los pescadores que trabajan en embarcaciones pequeñas necesitan la protección prevista en el artículo 14.

Varios de los gobiernos que deseaban introducir cambios a fin de que las disposiciones fueran más flexibles o menos rigurosas se refirieron a las dificultades que planteaba la reglamentación de las horas de descanso, en razón de la naturaleza misma de las operaciones de pesca. Algunos indicaron que, en general, los cambios eran necesarios para atenuar el carácter excesivamente estricto o preceptivo del artículo. Para otros, hacían falta disposiciones más flexibles que tuvieran en cuenta las normas que regían la pesca en cada país y las características de las actividades de pesca a nivel nacional. Algunos gobiernos deseaban trasladar al proyecto de recomendación el apartado b) del párrafo 1 del artículo 14, o por lo menos la segunda oración de dicho apartado. Un gobierno se refirió a la posibilidad de que las disposiciones en cuestión fueran incompatibles con las normas nacionales. Algunos gobiernos deseaban que se previeran exclusiones específicas, por ejemplo para los buques pesqueros de menor tamaño que operan en aguas interiores. Se recibieron propuestas específicas en el sentido de cambiar las cifras propuestas para las horas de descanso; sólo en una respuesta se indicó que los requisitos sobre el período mínimo de descanso deberían ser flexibles, pero que éste no debería ser inferior a ocho horas por cada período de 24 horas; en otra respuesta se propuso prever un mínimo de seis horas de descanso por cada período de 24 horas. Por otra parte, un gobierno recomendó que se dejara a criterio de los Estados la formulación de disposiciones para reglamentar el nivel mínimo de dotación en los buques o embarcaciones de sus flotas respectivas.

También se señaló que el artículo 14 debería ser congruente con los requisitos previstos en los instrumentos de la OMI, como los convenios STCW-F y STCW.

Algunos gobiernos propusieron métodos alternativos, como la adopción de un «plan de gestión de la fatiga» para los buques pesqueros, que la Oficina no pudo evaluar en cuanto a su mayor o menor flexibilidad.

Asimismo, se pidieron aclaraciones en cuanto a si las horas de sueño y el tiempo de las comidas estaban incluidos en las cifras sobre las horas de descanso que figuraban en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14.

La mayoría de las organizaciones de empleadores que comunicaron sus respuestas deseaban que el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14 fuera trasladado al proyecto de recomendación, o pidieron lisa y llanamente la supresión de todo el artículo, posturas que justificaron basándose en la índole de las operaciones de pesca.

En general, las organizaciones de trabajadores indicaron que las diferencias existentes entre las distintas operaciones de pesca hacían difícil la formulación de una normativa internacional realista, por lo que toda medida de flexibilidad debería ser concertada en el marco de convenios colectivos o a través de consultas tripartitas. Asimismo, se recibieron propuestas en el sentido de introducir cambios específicos a las cifras sobre horas de descanso previstas en el artículo. Algunas organizaciones manifestaron su oposición a cualquier propuesta tendiente a suprimir o modificar el artículo 14, o a trasladarlo al proyecto de recomendación.

Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita

La pregunta 3 fue examinada por la Mesa Redonda. Al concluir el encuentro, se decantó un principio de entendimiento en cuanto a la forma de resolver la cuestión. Se propuso buscar una fórmula de acuerdo que se basara en las disposiciones pertinentes del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (y en particular, en el párrafo 14 de la norma A2.3), con los ajustes del caso, y en cierta medida, en las disposiciones del Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180).

Comentario de la Oficina

La Oficina recuerda que el párrafo 14 de la norma A2.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo, mencionada durante la Mesa Redonda, tiene el siguiente tenor:

Ninguna disposición de la presente norma deberá interpretarse en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino preste servicio durante el tiempo que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. Por consiguiente, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad. Tan pronto como sea factible, una vez restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda un período adecuado de descanso a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso.

Teniendo presente esta disposición, la Oficina observa que la segunda oración («Por consiguiente, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o de descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo que sea necesario hasta que se haya restablecido la normalidad.») está relacionada con un requisito que figura en otro pasaje del CTM, a saber, en el párrafo 10 de la misma norma A2.3. En virtud de este párrafo, se exige la colocación, en un lugar fácilmente accesible de los buques, de un cuadro que describa la organización del trabajo a bordo, en el cual ha de figurar, entre otras cosas, el programa de servicio de la gente de mar (es decir, sus «horarios normales de trabajo»). En el proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero no se ha incluido ninguna disposición de este tipo.

Asimismo, la Oficina hace notar el párrafo 3 del artículo 8 del proyecto de convenio, en el que se aborda de manera general la cuestión de la flexibilidad de que debe disponer el capitán o patrón para tomar las medidas necesarias a fin de garantizar la seguridad:

El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.

Con respecto al «plan de gestión de la fatiga» mencionado en la respuesta de Nueva Zelanda, la Oficina señala que dicho plan comprende los siguientes aspectos: relación de las expectativas del propietario; inventario de riesgos; gestión de los riesgos considerados importantes (o de los menos importantes); asignación de responsabilidades; formación; y seguimiento, verificación y revisión del plan. Quedan comprendidas en este proceso las consultas entre el capitán o patrón, la tripulación y otros actores, así como la compilación de los documentos correspondientes⁸.

En lo que atañe a las referencias a ciertos requisitos del Convenio STCW-F incluidas en varias respuestas, la Oficina observa que el capítulo IV («Guardias») del anexo a dicho Convenio enuncia en su Regla 1 los «Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros». Esta regla incluye los requisitos que han de acatar los patrones para asegurar en todo momento que las medidas previstas son adecuadas para mantener guardias de navegación segura. En el párrafo 4.2 («Aptitud para el servicio») se estipula que:

El sistema de guardias será tal que la eficiencia del personal asignado a ellas no disminuya por la fatiga. Las tareas se organizarán de modo que los que deban montar la primera guardia al comenzar el viaje y los que deban montar las siguientes hayan tenido descanso suficiente y estén por lo demás en perfectas condiciones para el servicio.

En esta disposición del Convenio STCW-F no se incluyeron requisitos específicos en cuanto al número de horas de descanso a que tiene derecho el personal de guardia, y por extensión cualquier pescador, en un período dado.

En algunas respuestas también había referencias a los requisitos en materia de horas de descanso contenidos en el Convenio de Formación- STCW, de 1978, en su tenor modificado en 1995. Dicho Convenio, que no se aplica a los buques pesqueros, estipula en particular en su sección A-VIII/1, «Aptitud para el servicio», que:

1. Toda persona a la que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma tendrá, como mínimo, diez horas de descanso en todo período de 24 horas.
2. Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración.
3. Las prescripciones relativas a los períodos de descanso que se indican en los párrafos 1 y 2 no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio o en otra situación operacional imperativa.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 1 y 2, el período mínimo de diez horas puede reducirse a seis horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de dos días y que se concedan al menos 70 horas de descanso en cada período de siete días.
5. Las Administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los períodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles.

⁸ Comunicación personal de Sharyn Forsyth, gerente, Safety Research and Analysis, Maritime New Zealand, de 14 de diciembre de 2006.

Por lo que se refiere a la petición de aclaración que figuraba en una de las respuestas, en cuanto a si las horas de sueño y el tiempo de las comidas estaban incluidos en las cifras sobre el descanso mínimo contenidas en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 14, la Oficina observa que ni en el proyecto de convenio ni en el proyecto de recomendación se ha incluido una definición del concepto de «horas de descanso», como tampoco orientaciones adicionales sobre esta cuestión. En todo caso, el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, 1996 (núm. 180), estipula en el apartado *b)* de su artículo 2 que:

la expresión *horas de trabajo* designa el tiempo durante el cual un marino está obligado a efectuar un trabajo para el buque;

además, en el apartado *c)* del mismo artículo 2, se estipula que:

la expresión *horas de descanso* designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves;

Esas definiciones fueron recogidas en la norma A2.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006.

Pregunta 4

P. 4 *El artículo 28 del proyecto de convenio y el anexo III del mismo se refieren al alojamiento a bordo de buques pesqueros.*

- a) Sírvase indicar si considera necesario modificar esas disposiciones. De ser así, sírvase precisar qué disposiciones habría que modificar y por qué motivo.*
- b) En particular, ¿considera usted necesario modificar las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III? De ser así, sírvase precisar cómo y por qué motivo.*
- c) ¿Considera usted necesario modificar las disposiciones relativas a las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y del mobiliario de los mismos? De ser así, sírvase indicar cómo y por qué motivo.*

Respuestas

Alemania. Las disposiciones nacionales exceden en parte los requisitos de la OIT. No es necesario introducir modificaciones.

Arabia Saudita. No es necesario introducir modificaciones.

Argelia. En lo que respecta a la parte *b)* de la pregunta, los arqueos brutos a que se hace referencia en el proyecto de convenio no se corresponden con las esloras de los buques pesqueros. Por lo tanto, hay que revisar las cifras de equivalencia entre el arqueo bruto y la eslora propuestas en el anexo III del proyecto de convenio.

Argentina. En lo que concierne a las disposiciones relativas al diseño de buques nuevos con cubierta contenidas en el anexo III, el Gobierno argentino entiende que no existen obstáculos que impidan mantener dentro del convenio el texto del anexo III, tal como está redactado. El Gobierno hubiera preferido que dichos requisitos fuesen aplicables también a buques de menor tamaño (15 metros de eslora), pero, en función de los acuerdos concertados entre los interlocutores sociales, se han aceptado los límites y equivalencias propuestos. Nada obsta, igualmente, a que cada autoridad prevea en su legislación medidas que extiendan los requisitos del anexo III a buques de entre 15 y 24 metros de eslora, previa realización de consultas y cuando ello fuera factible y razonable.

En cualquier caso, la regla de la equivalencia sustancial permite una aplicación más flexible del convenio.

CATT: *a)*: No se proponen modificaciones. *b)*: No es necesario efectuar modificación alguna. Estas cifras no sólo fueron objeto de una modificación sustancial respecto de la propuesta original de la Oficina Internacional del Trabajo, sino que fueron fruto de un acuerdo entre los empleadores y los trabajadores, y contaron con el apoyo de la mayoría de los gobiernos. Por otra parte, no existen limitaciones técnicas ni de diseño de buques pesqueros que impidan construir buques pesqueros con un mejor alojamiento para los pescadores, que no sean simplemente una forma para que algunos países puedan evitar la aplicación de la mayor parte de los requisitos sobre alojamiento en sus buques pesqueros. En ningún caso deberían superarse las 200 toneladas de arqueo bruto (TAB). *c)*: Los buques pesqueros pueden, durante su probable prolongado período de servicio, operar en diferentes países y ser tripulados por personal de distintas nacionalidades. Por lo tanto, cualquier modificación de las cifras debería asegurar una norma con alcance global y no ser reflejo de situaciones regionales. Las disposiciones establecidas en el anexo III sólo se aplican a buques nuevos. Cualquier cambio debería ser efectuado sobre la base de razones valederas, que se encuentren sustentadas en datos suficientes y comprensivos.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: El anexo III del proyecto de convenio debería trasladarse al texto de la recomendación, ya que establece requisitos adicionales para el alojamiento a bordo de buques pesqueros iguales o superiores a 24 metros o 175 toneladas de arqueo bruto, resultando su contenido excesivamente preceptivo, y por encontrarse previsto en otros instrumentos internacionales. En caso de mantenerse dentro del convenio, en el artículo 28 debería sustituirse «darán pleno efecto» por «deberán dar efecto en la medida de lo posible y en función de la situación del Estado Miembro».

Australia. a): Prefiere que todos los detalles técnicos y de carácter preceptivo incluidos en el anexo III se trasladen al proyecto de recomendación. Esto permitiría introducir un mayor grado de flexibilidad en el proyecto de convenio y disipar las preocupaciones que muchos Miembros tienen con respecto a la índole excesivamente preceptiva del texto. Al respecto, en el Convenio sobre el trabajo marítimo (CTM) adoptado en 2006 se podrían encontrar orientaciones sobre el nivel de especificidad más adecuado para un instrumento como el proyecto de convenio sobre el sector pesquero, así como sobre el tipo de disposiciones cuya inclusión sería más apropiada en el proyecto de recomendación. El CTM contiene requisitos obligatorios en la Parte A del Código; en cambio, las disposiciones de la Parte B del Código son de aplicación voluntaria, y están destinadas a orientar la aplicación del instrumento. Australia desea que se aporten aclaraciones en cuanto a si el párrafo 44 del anexo III dispone que se debe proporcionar un escritorio por dormitorio o por persona. *b)*: A Australia le preocupan los criterios de conversión entre la eslora y el arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III, en la medida en que no existe una única relación fija entre la eslora de un buque y su arqueo bruto. En caso de que se considere indispensable la inclusión de un factor de conversión en el anexo III, también deberían figurar allí otros valores equivalentes en función del diseño del buque. Una opción sería suprimir simplemente los criterios de conversión comprendidos en el párrafo 7, a fin de evitar el riesgo de fijar equivalencias rígidas e inapropiadas. *c)*: En el nuevo párrafo del artículo 28 se ha introducido el término «en sustancia equivalentes», referido a las disposiciones. Ahora bien, pese a la inclusión de esta frase, las disposiciones que figuran en varios párrafos (como el texto preceptivo de los párrafos 12, 34 a 38, 40, 42 y 44 del anexo III, que tratan de la altura libre, la superficie por persona y los dormitorios) son considerablemente detalladas y pudieran no tener en cuenta las condiciones específicas

predominantes en algunos países; por consiguiente, se podría examinar la posibilidad de modificarlas. Australia es partidaria de incluir las palabras «adecuadas a las circunstancias nacionales» en el párrafo 2 del artículo 28, como recurso de flexibilidad destinado a alentar a los Estados Miembros, que se desenvuelven en contextos sociales, económicos y culturales diferentes, para que ratifiquen el futuro convenio. El nuevo texto del párrafo en cuestión sería el siguiente:

Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá, previa celebración de consultas, adoptar disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III y adecuadas a las circunstancias nacionales, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

Austria. A Austria no le afectan estas disposiciones; ahora bien, si se quiere que el convenio tenga una mayor aceptación, se deberían seguir debatiendo las aspiraciones de los demás Miembros en cuanto a posibles exenciones.

Azerbaián. Al planificar el alojamiento de la tripulación, se debería tener en cuenta el arqueo bruto del buque, de conformidad con el Convenio núm. 126.

Bélgica. a): No. No es necesario modificar estas disposiciones. En algunas de ellas ya se han hecho concesiones para satisfacer las exigencias de determinados países asiáticos. *b):* No. *c):* No. No es necesario modificar las disposiciones relativas a los espacios de alojamiento y el mobiliario de los mismos.

Benin. No, a todos los puntos de la pregunta.

Brasil. a): Sí. El artículo 28 se debería mantener tal como figura en el proyecto de convenio, pero el anexo III debería adaptarse para que recoja las medidas y los números de personas por dormitorio que figuran en el artículo 10 del Convenio núm. 126, el número y la proporción de instalaciones sanitarias establecidos en el artículo 12 de ese Convenio y las disposiciones del mismo en materia de servicios de enfermería. El Convenio núm. 126 sólo ha sido ratificado por 22 Estados Miembros, muchos menos de los que se espera que ratifiquen el convenio refundido sobre el trabajo en el sector pesquero; por consiguiente, debe tenerse en cuenta que las dimensiones del mobiliario y el alojamiento, pese a no ser idóneas para los pescadores anglosajones y del norte de Europa, más altos, resultan adecuadas para la mayoría de los países asiáticos y países en desarrollo, cuya población tiene una constitución distinta. En cuanto al punto *b)* de la pregunta, esta cuestión se debería discutir una vez más antes de que la CIT celebre su próxima reunión, quizás en el marco de una reunión regional con los representantes de los países asiáticos, que tienen otra tradición en lo relativo al diseño de los buques, y con expertos en construcción naval. Las conclusiones de esa reunión podrían servir de base a la eventual introducción de modificaciones en el texto durante la 96.^a reunión de la CIT. Para que el nuevo convenio sea ampliamente ratificado, hay que tratar de incluir disposiciones que ofrezcan una mejor protección a un mayor número de pescadores, proponiendo normas mínimas para favorecer su ratificación por un mayor número de países, en el entendido de que, en los países más desarrollados, las condiciones de vida y de trabajo a bordo serán muy superiores a las normas mínimas de cualquier convenio, y esforzarse por promover estos avances.

CNC y CNT: Proponen suprimir del párrafo 45 del anexo III la condición «en la medida en que sea factible», y eliminar todo el párrafo 78 («Excepciones»). Las autoridades competentes deberían tener en cuenta las directrices internacionales en materia de alojamiento, alimentación, salud e higiene aplicables a las personas que trabajan o viven a bordo de los buques.

Canadá. a): En el artículo 28 está prevista la aplicación del anexo III mediante la adopción, previa realización de consultas, de disposiciones en la legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las disposiciones que se refieren al artículo 27. En una jurisdicción canadiense se ha señalado que la modalidad de recuperación de costos prevista en el apartado *c)* del artículo 27 contraviene la legislación local en materia de normas de empleo. El anexo III está basado en un convenio que tiene 40 años de antigüedad y que no se ha ratificado ampliamente. Respecto del grado de especificidad que convendría imprimir en el proyecto de convenio y de los párrafos que sería más pertinente trasladar al proyecto de recomendación, convendría buscar orientaciones en el Convenio sobre el trabajo marítimo, adoptado recientemente. Por ejemplo, en éste se dispone que los servicios de lavandería deberían estar convenientemente situados y amueblados. En las Pautas del CTM figuran disposiciones adicionales al respecto. Este enfoque podría aplicarse también al estudiar qué disposiciones convendría incluir en el convenio o en la recomendación en lo que respecta a los comedores. El Canadá sigue sosteniendo la postura que sobre esas dos cuestiones adoptó el Grupo Gubernamental en la reunión de expertos de 2004. En lo que atañe a la iluminación, la formulación actual de la disposición es demasiado detallada. Una vez más, se podría buscar orientación en el texto del Convenio sobre el trabajo marítimo. Asimismo, se deberían trasladar a la recomendación las dimensiones específicas de las literas prescritas en el proyecto de convenio, puesto que en el párrafo 41 del mismo, bajo el epígrafe «Otras disposiciones», se trata suficientemente la cuestión al indicarse que «los miembros de la tripulación deberán disponer de literas individuales de dimensiones apropiadas». *b):* El Canadá podría dar su apoyo a las cifras de conversión del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III, pues éstas fueron el resultado de una solución de avenencia que alcanzó la Comisión en la reunión de 2005 de la CIT. Sin embargo, en caso de revisarse este tema, el Canadá sería partidario de que se reintrodujeran las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que el Grupo de Trabajo propuso en esa reunión de la CIT. En el Canadá, un buque pesquero grande tiene 24,4 o más metros de eslora, lo que se considera equivalente a un arqueo de 150.

CLC: a): En el artículo 28 ya se permite una cierta flexibilidad a través de la equivalencia sustancial, y el anexo III sólo se aplica a los buques nuevos con cubierta. Hay que recordar que las disposiciones detalladas provienen de un convenio que ya existe. *b):* Las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto fueron el resultado de un acuerdo alcanzado por los empleadores y los trabajadores, con el apoyo de la mayoría de los gobiernos. Toda modificación debería basarse en la aportación de información detallada en la que se demuestre claramente que la cifra de 175 de arqueo bruto no tiene una única equivalencia en el conjunto de la flota pesquera mundial, y que la misma no sirve simplemente de excusa para que algunos países excluyan la mayor parte de su flota de las disposiciones sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros. En cualquier caso, no se debería superar un arqueo bruto de 200. *c):* Los buques pesqueros que llevan a cabo campañas prolongadas pueden faenar en diferentes países y tener tripulación de distintas nacionalidades. Por lo tanto, cualquier modificación de las cifras actuales debería servir para lograr una norma de alcance global, y no ser un reflejo de las diferentes situaciones regionales. Hay que recordar también que las disposiciones contenidas en el anexo III sólo se aplican a los buques nuevos. Sólo se deberían hacer modificaciones si existen razones de peso, respaldadas por datos exhaustivos.

China. No es necesario introducir modificaciones. Razonamiento: en el párrafo 1 del anexo III se prevén exclusiones específicas para algunos buques.

Colombia. ANDI: Se debería considerar la posibilidad de trasladar el anexo III del proyecto de convenio al proyecto de recomendación, dado que en el anexo se establecen requisitos adicionales para el alojamiento a bordo de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o de un arqueo bruto de 175. Su contenido es excesivamente prescriptivo.

República de Corea. b): El Gobierno de Corea no presentará ninguna propuesta de modificación al párrafo 7 del anexo III del proyecto de convenio, dado que los representantes de los trabajadores y de los empleadores no se han puesto de acuerdo al respecto. En todo caso, la FKSU insiste en que 24 metros de eslora equivalen a 175 de arqueo bruto (como se indica en el proyecto de convenio), mientras que, por su parte, la NFCC, en representación de los empleadores, sostiene que 24 metros de eslora equivalen a 280 de arqueo bruto. c): Se debería modificar el párrafo 56 del anexo III, sustituyendo la frase «... por cada cuatro personas o menos» por la frase «... por cada seis personas o menos», dado que en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 se prevén seis ocupantes por dormitorio, aun cuando el alojamiento en los buques mercantes es mejor que a bordo de los buques pesqueros.

Costa Rica. No es necesario introducir modificaciones en el artículo 28 y el anexo III del convenio, excepto en el párrafo 7.

Croacia. El artículo 28 y el anexo III son aceptables.

Cámara de Comercio de Croacia: Algunas de las cláusulas del anexo III relativas al alojamiento son considerablemente estrictas. Habría que darles un carácter menos riguroso y más flexible, independientemente del grado de flexibilidad ya previsto en el artículo 3. Las cifras de equivalencia del arqueo bruto son al parecer inadecuadas, y tal vez habría que incrementarlas.

Cuba. No consideramos necesario introducir modificaciones en ninguno de estos tres casos.

Dinamarca. No es necesario introducir más modificaciones en las reglamentaciones sobre alojamiento contenidas en el artículo 28 y el anexo III.

3F: De acuerdo, en términos generales.

Egipto. Las disposiciones de este artículo se deberían aplicar a los buques que se empiecen a construir después de transcurrido un plazo determinado por la autoridad competente a partir de la fecha de entrada en vigor de las disposiciones del proyecto de convenio. La autoridad competente deberá determinar las condiciones de alojamiento, servicios y ventilación, previa concertación con las autoridades públicas y actuando con arreglo a las decisiones que haya tomado la autoridad competente en materias como la eslora, las zonas de actividades, el equipo médico y la duración de los viajes.

GTUWA: Acepta el texto actual.

Eslovenia. No es necesario introducir modificaciones.

España. a): No se deben modificar las disposiciones que figuran en el proyecto de convenio con respecto al alojamiento. b): Los artículos 25 a 28 y el anexo III se discutieron en un Grupo de Trabajo específico creado a este efecto. El resultado de sus deliberaciones fue un texto recomendado que se trató como una enmienda global. El párrafo 7 del anexo III fue adoptado por la Comisión del Sector Pesquero en junio de 2005, tal como se presentó consensuado por el Grupo de Trabajo. c): Todas las disposiciones del articulado y del anexo III relativas al alojamiento (dormitorios,

superficie, personas por dormitorio) fueron muy discutidas en la Comisión y se adoptaron con una amplísima mayoría.

FEOPE: *a)*: No es necesario modificar estas disposiciones. *b)*: No es necesario modificar las cifras relativas a los parámetros especificados en longitud de eslora y en arqueado bruto para que se sometan a la aprobación de las autoridades. Tanto en el Estado español como en la mayoría de los Estados de nuestro entorno, todos los buques pesqueros, sean cuales sean sus dimensiones y desplazamiento, han de superar unas inspecciones oficiales tanto respecto de su construcción como de sus modificaciones estructurales, con la finalidad de que se ajusten a unas condiciones más seguras para el tráfico marítimo, para la preservación del medio ambiente natural y para la preservación de la salud de los tripulantes. También existen medidas de naturaleza social que obligan a mantener unas condiciones adecuadas de alojamiento de la tripulación. Ambos tipos de medidas interactúan, de manera que estas últimas son analizadas en el curso de las inspecciones del primer tipo. Cualquier apertura en el convenio que establezca medidas «más blandas» contribuiría a que nuestros competidores pesqueros desarrollaran su actividad en ventaja respecto a nosotros. Las características de la actividad pesquera hacen que la prestación laboral sea especialmente penosa, lo cual se traduce en la práctica en un índice de accidentalidad laboral importante. La mejora del alojamiento redundaría en un mejor descanso y, consecuentemente, en menor penosidad del trabajo. La menor accidentalidad laboral repercute en una minoración de los costes de producción. *c)*: No.

Filipinas. En el artículo 26, se debería añadir un apartado *h)* del siguiente tenor: «procedimientos de seguridad en la manipulación del combustible durante las operaciones del buque pesquero, y gestión adecuada de los desechos». Tal vez habría que introducir otros cambios en el anexo, a fin de tomar en consideración a los buques de eslora inferior a 24 metros.

Finlandia. *a)*: Sí. En las disposiciones se observa un nivel de detalle excesivo, como en el siguiente caso: «el mobiliario debería estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corra y que no permita que aniden parásitos». *b)*: No. *c)*: No. Sin embargo, sería aconsejable fijar las dimensiones mínimas de los espacios de alojamiento.

SAK: *a)*: En el artículo 28 se permite cierta flexibilidad a través de la equivalencia sustancial, y el anexo III sólo se aplica a los buques nuevos con cubierta. *b)*: Las cifras relativas a la equivalencia del arqueado bruto fueron el resultado de un acuerdo alcanzado por los empleadores y los trabajadores. Toda modificación debería basarse en la aportación de información detallada en la que se demuestre claramente que la cifra de 175 de arqueado bruto no tiene una única equivalencia en toda la flota pesquera mundial, y que la misma no sirve simplemente de excusa para que algunos países excluyan la mayor parte de su flota de las disposiciones sobre el alojamiento a bordo de buques pesqueros. En cualquier caso, no se debería superar un arqueado bruto de 200. *c)*: Los buques pesqueros que llevan a cabo campañas prolongadas pueden faenar en diferentes países y tener tripulación de distintas nacionalidades. Por lo tanto, cualquier modificación de las cifras actuales debería redundar en la adopción de una norma con alcance global, y no ser un simple reflejo de las diferentes situaciones regionales. Hay que recordar también que las disposiciones contenidas en el anexo III sólo se aplican a los buques nuevos. Sólo se deberían hacer modificaciones si existen razones de peso respaldadas por datos exhaustivos.

SAKL: La adopción de normas más estrictas podría entrañar un costo excesivo, dado que los cambios estructurales de las embarcaciones más antiguas suelen resultar muy caros.

Francia. a): Las disposiciones del artículo 28 fueron sustancialmente modificadas por la 93.^a reunión de la CIT. La versión del artículo 28 del proyecto de convenio propuesta inicialmente por la Comisión del Sector Pesquero de la 93.^a CIT consistía en un único párrafo, cuyo tenor era el siguiente: «Las leyes, reglamentos u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. Este anexo podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 43.» Entonces, se consideró que algunas disposiciones del anexo III del texto propuesto eran demasiado preceptivas, y por consiguiente se añadió al artículo 28 un segundo párrafo con el objeto de introducir el principio de la equivalencia substancial: «Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá, previa celebración de consultas, adoptar disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.» En realidad, además de este elemento de flexibilidad relativo a la aplicación del anexo III, en el proyecto de convenio pueden observarse otros dos elementos de la misma índole. Primeramente, el párrafo 78 del anexo III admite la posibilidad de que, a fin de tener en cuenta «los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas», se permitan excepciones con respecto a las disposiciones del anexo, «a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo». En segundo lugar, los Estados Miembros pueden optar también por utilizar el arqueo bruto y no la eslora como criterio de medición en lo que atañe a la aplicación de algunas disposiciones del anexo III. De esta manera, aun cuando en aras de una mayor coherencia del texto hubiera sido preferible mantener una única base de medición, la equivalencia *arqueo bruto* — *eslora* permite tomar en consideración las particularidades regionales en materia de diseño y construcción de buques. En general, no parece necesario introducir un mayor grado de flexibilidad en el artículo 28 y el anexo III del proyecto de convenio. La aplicación de un principio de equivalencia introduce una flexibilidad suficiente como para poner efectivamente en práctica las disposiciones del anexo III.

b): El método para determinar el arqueo bruto de los buques no permite en ninguna circunstancia obtener una equivalencia matemática (es decir, una correspondencia automática entre la eslora y el arqueo bruto). Independientemente de los valores de equivalencia que se adopten, la utilización del arqueo bruto como criterio de medición no debería servir en ningún caso como argumento para que un Estado Miembro excluya a la totalidad de su flota pesquera del ámbito de aplicación del convenio. Para que el nuevo instrumento tenga éxito, debe haber acuerdo en cuanto a los valores de equivalencia del arqueo bruto. En cualquier caso, las equivalencias incluidas de momento en el párrafo 7 del anexo III no son realistas. Por lo tanto, para llegar a una fórmula de entendimiento sobre esta cuestión, que ya ha sido extensamente debatida, es esencial ponerse de acuerdo sobre las consecuencias que tendría la utilización de tal o cual serie de valores de equivalencia.

c): La flexibilidad que ya tiene el texto del proyecto de convenio permite modular la aplicación de las disposiciones del anexo III en función de las condiciones particulares de cada Estado. Por ende, las disposiciones relativas a las dimensiones específicas de los locales de alojamiento y a su mobiliario deberían mantenerse.

Ghana. *a)*: Se debería mantener el texto actual. *b)*: Las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III no se deberían cambiar. *c)*: Se deberían mantener las disposiciones propuestas en relación con las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento.

Grecia. Ha ratificado el Convenio núm. 126, y por lo tanto está vinculada por las prescripciones sobre condiciones de alojamiento de la tripulación.

Honduras. COHEP: *a)*: La flota pesquera hondureña es vieja en cuanto a años de servicio, y no sería fácil cambiarla para cumplir con las disposiciones del anexo III, ni tampoco se podría promulgar legislación al efecto. Se podría hacer, no para la flota actual, pero sí para los buques nuevos que ingresen en la flota pesquera nacional. No obstante, podría aplicarse a los buques que faenan fuera de la zona exclusiva, para los que estas disposiciones sí deberían ser de aplicación. *c)*: En el trópico, en el que Honduras se encuentra, es muy complicado tener aire acondicionado, ya que ello obligaría a tener ambientes cerrados. El mobiliario para escribir o leer en las habitaciones de la tripulación es relativamente poco importante por el alto grado de analfabetismo de nuestros pescadores. Estos comentarios son válidos para los pescadores artesanales o de pesca de subsistencia; obviamente, los buques de alta escala deberían tenerlo. Por lo tanto, debería existir una flexibilización de la norma general.

India. HMS: *c)*: El anexo III es aplicable únicamente a los buques nuevos, por lo que sólo puede hacerse efectivo a medida que se vayan construyendo nuevos navíos.

Iraq. Las operaciones de pesca en Iraq no alcanzan una magnitud que haga necesaria la adopción de normativas sobre el tiempo de trabajo o la formación. Por ende, no propone cambios.

Islandia. En lo que atañe al anexo III, propone que se mantengan en el proyecto de convenio los planteamientos de objetivos generales, pero que se trasladen al proyecto de recomendación las disposiciones específicas.

Habría que ajustar los valores de equivalencia entre el arqueo bruto y la eslora, a fin de tomar en consideración las tradiciones de construcción de buques en las distintas regiones del mundo.

Italia. No.

FEDERPESCA y FAI-CISL: El sistema general previsto en el anexo III no parece corresponder a la situación de la mayoría de los buques pesqueros italianos. En lo que atañe a la parte *a)* de la pregunta, el texto debería modificarse en el sentido de que en él queden claramente determinados los buques pesqueros que estarán sujetos a la obligación en cuestión. De momento, el texto no es claro.

La norma debería sustentarse en el siguiente principio: que las disposiciones contenidas en el anexo III sobre el «alojamiento» no se aplicarán a los buques pesqueros dedicados a la pesca costera (o a los buques cuya autonomía operativa no pase de 36 horas), sin perjuicio de que se adopten medidas pragmáticas en caso de fuerza mayor.

Japón. *a)*: Habida cuenta de que son muy pocos los Estados que han ratificado el Convenio núm. 126, es difícil decir si éste, como norma internacional, ha permitido mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores. Por lo tanto, habría que modificar el proyecto de convenio de tal manera que resulte más fácilmente aceptable para un mayor número de Estados y pueda lograrse así una real mejora, en todo el mundo, de las condiciones de trabajo de los pescadores. Para ello es indispensable: 1) prestar la debida consideración a las diferencias existentes entre los Estados en lo que se refiere a los reglamentos para las

operaciones y los buques de pesca, y 2) favorecer la mejora progresiva de las condiciones de trabajo, en función del nivel de desarrollo del sector pesquero, y también del entorno empresarial en el que tienen lugar las operaciones de pesca en cada Estado. Desde la perspectiva del Japón, es esencial introducir las modificaciones que se indican a continuación con respecto a las partes *b)* y *c)* de la pregunta.

b): A la hora de fijar normas diferentes en materia de alojamiento de la tripulación en función del tamaño del buque, habría que prestar más importancia a la capacidad de éste (es decir, su arqueado bruto) que a su eslora. Por ende, es obvio que sería más lógico determinar las categorías de tamaño de los buques por arqueado bruto, y no por eslora. Consecuentemente, a efectos de reglamentación, el Japón define el tamaño de los buques según el arqueado. Dicho esto, el Japón entiende que la mayoría de los países europeos definen el tamaño del buque en función de la eslora. El Japón ha diseñado buques con un contorno más aerodinámico, que al reducir la resistencia del agua les permite alcanzar mayor velocidad (es probable que otros países asiáticos adopten este mismo enfoque), mientras que los buques europeos tienen un diseño menos aerodinámico. Por ello, la definición del tamaño del buque con una sola magnitud hace imposible el logro de condiciones justas para la aplicación del convenio. En consecuencia, resulta esencial introducir un sistema de conversión entre la eslora y el arqueado bruto basado en la información pertinente, teniendo presente que la aplicación del convenio debe ser justa. En aras de una aplicación equitativa de las normas, es necesario establecer valores de equivalencia de la eslora para cada fórmula basada en el arqueado bruto. Según el gráfico que muestra la relación entre la eslora y el arqueado bruto de los buques europeos y japoneses (véase el anexo II del documento sobre la Mesa Redonda Tripartita, apéndice del presente Informe), las conversiones tendrían que ser las siguientes: 15 m = 75 de arqueado bruto; 24 m = 300 de arqueado bruto y 45 m = 1.150 de arqueado bruto.

En la actualidad, la conversión entre el arqueado bruto y la eslora sólo se aplica a algunas disposiciones del anexo III, a saber, las relativas a la altura libre, la superficie por persona en los dormitorios, el número de personas por dormitorio, el tamaño de las literas, el número de bañeras y/o duchas, los retretes y lavabos y las enfermerías. Sin embargo, el convenio tendrá que aplicarse a todas las disposiciones del anexo III, puesto que, como se dice más arriba, es más apropiado definir las categorías de tamaño de los buques por arqueado bruto que hacerlo por eslora. En cualquier caso, es sumamente injusto que un buque pesquero de 23 metros y 300 de arqueado bruto no esté sujeto a las normas, mientras que sí lo esté un buque de 25 metros y 200 de arqueado bruto. El Gobierno del Japón no está dispuesto a aceptar un convenio tan injusto, si tenemos en cuenta que somos responsables ante los operadores del sector pesquero. La conversión eslora-arqueado bruto antes mencionada ha de aplicarse a todo el anexo III, y es un requisito esencial para que el Japón apoye y adopte el proyecto de convenio.

c): En lo que respecta al proyecto de convenio, habría que concebir para cada materia normas suficientemente flexibles, de manera que sean aceptadas por los Estados Miembros. Las cifras que figuran a continuación son el límite que el Japón estaría dispuesto a aceptar en el caso de esta norma concreta. Las normas que excedan de nuestro límite han de ser «recomendaciones», en lugar de prescripciones de obligado cumplimiento.

Número de personas por dormitorio: seis, o cuatro en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Altura libre: estatura media nacional, más 15 cm en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Superficie por ocupante de los dormitorios: 1,0 metros cuadrados en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros (o menos, previa realización de consultas, para los buques de eslora igual o inferior a 45 metros).

Dimensiones de las literas: longitud = estatura media nacional más 15 cm; ancho = anchura de hombros media nacional más 15 cm, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Bañeras o duchas: una bañera o ducha por cada ocho personas, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Retretes: un retrete por cada ocho personas, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Lavabos: un lavabo por cada seis personas, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros.

El Japón está examinando las demás normas, con miras a adoptarlas, siempre que se acepten sus propuestas contenidas en los párrafos que anteceden.

JSU: Está de acuerdo con lo antedicho.

Letonia. a), b) y c): No se deberían introducir modificaciones.

Líbano. No tiene observaciones.

Lituania. a), b) y c): Las disposiciones del proyecto de convenio son satisfactorias.

Mauricio. a), b) y c): No propone modificaciones.

México. a): La Ley Federal del Trabajo, en su artículo 204, fracciones I y II, dispone que el patrón tiene la obligación de proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos, y que la alimentación deberá ser sana, abundante y nutritiva. No es necesario modificar el artículo 28 ni el anexo III.

Nueva Zelandia. Considera atinado el planteamiento práctico de que el anexo III se aplique solamente a los buques nuevos con cubierta. Es partidaria también de que exista una autoridad competente facultada para aplicar estas restricciones en un ámbito más amplio. *a):* En el artículo 28 se otorga suficiente flexibilidad. *b):* No se deberían introducir modificaciones en las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III, puesto que se basan en un acuerdo alcanzado por los trabajadores y los empleadores y apoyado por la mayoría de los gobiernos en las discusiones celebradas a este respecto en 2005. *c):* El párrafo 39 (en el que se hace referencia al número de ocupantes por dormitorio) es innecesario, puesto que en el párrafo 38 se dice que, cuando ello sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados. Como observación general, las disposiciones en materia de alojamiento no deberían ser excesivamente preceptivas, sobre todo porque la percepción de que el proyecto de convenio era demasiado preceptivo fue uno de los motivos por los que los empleadores se abstuvieron de votar en 2005.

NZCTU: *a) y b):* Está de acuerdo con lo anterior, y observa que las normas sólo deberían modificarse cuando ello permita lograr una norma mejorada, de carácter global, y no para atender a diferencias regionales de poca importancia.

Países Bajos. Recomienda encarecidamente replantearse la naturaleza del anexo III. El carácter obligatorio y exhaustivo de este anexo, que forma parte integrante del proyecto de convenio, impidió que un número importante de países votaran a favor del mismo. Por eso, los Países Bajos piden que los requisitos sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros sean más concisos y menos coactivos, y son partidarios de trasladar a la recomendación el texto del anexo III.

Panamá. No.

CMP: Artículo 28 del anexo III: está de acuerdo.

Papua Nueva Guinea. a): No hay que introducir modificaciones. b): Está de acuerdo con las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto especificadas en el párrafo 7 del anexo III. c): Está de acuerdo con las disposiciones actuales en relación con las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y su mobiliario, puesto que, de ese modo, los pescadores que se encuentren a bordo de los buques podrán disfrutar de unas condiciones cómodas y razonables.

Polonia. No hay necesidad de modificar las disposiciones.

Portugal. No se debería modificar ninguna de estas disposiciones, dado que el texto actual es el fruto de acuerdos alcanzados con dificultad por la mayoría de los gobiernos e interlocutores sociales en reuniones anteriores de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Qatar. a): Sugiere modificar lo dispuesto en el apartado c) del artículo 27, en relación con el artículo 28, según los términos siguientes: «el propietario del buque proporcione al pescador alimentos y agua potable, según lo convenido por ambas partes en el acuerdo de trabajo del pescador». b): Sugiere que no se modifiquen las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto, y considera que la mejor solución consiste en utilizar como base de medición la eslora total de los buques. c): Sí. Se deberían modificar las disposiciones relativas a las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y del mobiliario de los mismos, puesto que hay Estados en desarrollo que no pueden satisfacer algunos de estos requisitos, ni proporcionar parte de este equipo (como el aislamiento de los dormitorios).

Reino Unido. a): Ha de reconocerse que, en opinión de muchos países, las disposiciones del anexo III serían un obstáculo importante a la ratificación. En consecuencia, se propone suprimir el artículo 28 y trasladar las disposiciones del anexo III a una recomendación revisada. De aprobarse esta propuesta, habría que modificar otras disposiciones, como, por ejemplo, el artículo 45. b): El problema de las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto se resolvería si el anexo III se trasladara al proyecto de recomendación, ya que así los Estados Miembros podrían considerar estas cifras únicamente como valores de referencia. c): Al igual que en el caso anterior, las dificultades relativas a las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y el mobiliario de los mismos se resolverían trasladando al proyecto de recomendación el texto del anexo III.

Rumania. a): En las disposiciones se proporciona una orientación general. Las disposiciones del párrafo 7 del anexo III, juntamente con las del párrafo 2, permiten ajustarse a situaciones concretas. b): Sí. Cuando los buques en cuestión tengan menos de 24 metros de eslora. No obstante, en ese caso, estos buques deberían aplicar el artículo 28 del convenio. c): El único cambio de este tipo que podría hacerse sería la modificación de las dimensiones de los espacios de alojamiento. Para los europeos, cuya estatura media es de 1,7 metros, los dormitorios deben tener una altura y dimensiones consecuentes. Sin embargo, las dimensiones podrían reducirse en el caso de los asiáticos, cuya estatura media es de 1,5 metros. Todo esto puede hacerse por medio de consultas entre las autoridades reguladoras y las organizaciones de empleadores y de trabajadores.

Seychelles. a): No se deberían introducir modificaciones, puesto que estas disposiciones ya son flexibles dentro de lo razonable. b): De momento, las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III son

aceptables, por lo que no deberían cambiarse. *c)*: No es necesario modificar estas disposiciones.

República Árabe Siria. No hay motivo para introducir modificaciones en las disposiciones relativas a la ventilación, calefacción, aire acondicionado, alumbrado, ruidos e higiene. Se debería introducir un mayor grado de flexibilidad en relación a los buques de eslora inferior a 16 metros.

Sri Lanka. *a)*, *b)* y *c)*: No.

UFL y NFSM: *a)*: Las disposiciones del párrafo 4 del anexo III deberían aplicarse a los buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora que permanezcan en el mar durante más de tres días, independientemente de su eslora y arqueo bruto. Su texto, que reza «los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es razonable y factible» debería sustituirse por el texto siguiente: «todo buque pesquero que permanezca faenando en el mar durante más de tres días debería estar sujeto a los mismos requisitos que los buques de eslora igual o superior a 24 metros». *b)*: En el párrafo 7 del anexo III se tiene en cuenta el arqueo bruto del buque pesquero, pero no la duración de las operaciones. Se debería añadir la siguiente disposición: «Sea cual fuere el arqueo bruto del buque, se debería prever alojamiento a bordo de todo buque que permanezca faenando durante más de tres días, en el mar o en cualquier otra masa de agua.» De los millones de pescadores que hay en el mundo, sólo en Sri Lanka más de 50.000 trabajan a bordo de buques de menos de 24 metros de eslora, en los que permanecen a bordo durante más de tres días. Debería haber una disposición en la que se vele por el bienestar de todos estos pescadores en los países en desarrollo.

CWC: *a)*: En el artículo 28 ya se permite una cierta flexibilidad a través de la equivalencia sustancial, y el anexo III sólo se aplica a los buques nuevos con cubierta. Cabe recordar también que las disposiciones detalladas provienen de un convenio que ya existe. *b)*: Las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto fueron el resultado de un acuerdo alcanzado por los empleadores y los trabajadores, apoyado por la mayoría de los gobiernos. Toda modificación debería basarse en la aportación de información detallada en la que se demuestre claramente que la cifra de 175 de arqueo bruto no tiene una única equivalencia en toda la flota pesquera mundial, y que la misma no sirve simplemente de excusa para que algunos países excluyan la mayor parte de su flota de las disposiciones sobre el alojamiento a bordo de buques pesqueros. En cualquier caso, no se debería superar un arqueo bruto de 200. *c)*: Los buques pesqueros que llevan a cabo campañas prolongadas pueden faenar en diferentes países y tener tripulación de diferentes nacionalidades. Por lo tanto, cualquier modificación de las cifras actuales debería redundar en la adopción de una norma con alcance global, y no ser un simple reflejo de las diferentes situaciones regionales. Hay que recordar también que las disposiciones contenidas en el anexo III sólo se aplican a los buques nuevos. Sólo se deberían realizar modificaciones cuando haya razones de peso, respaldadas por datos exhaustivos.

Sudáfrica. *a)*: No. En el artículo 28 se da a la autoridad competente margen suficiente para adoptar disposiciones que sean equivalentes en sustancia, lo cual debería proporcionar a los países asiáticos la flexibilidad necesaria para que ratifiquen el convenio. *b)*: Así como la mayoría de los gobiernos no asiáticos acepta la eslora como criterio, los gobiernos asiáticos tendrían que aceptar los valores equivalentes. Deberían tenerse en cuenta todas las consideraciones. Los valores de conversión eslora-arqueo bruto parecen razonables desde el punto de vista del diseño de los buques, y se adecuan también a los

buques largos y estrechos que predominan en Asia. *c)*: Se pueden extraer orientaciones de la parte B del Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros. El requisito relativo a la altura libre coincide con el del Código. En este último se prevé una superficie de 1,0 metros cuadrados para los dormitorios de los buques de entre 24 y 45 metros de eslora. Sin embargo, en el proyecto de convenio se prevé una superficie de 1,5 metros cuadrados. En el caso de los buques de eslora superior a 45 metros, el Código prevé una superficie de 1,5 metros cuadrados, y el proyecto de convenio, de 2,0 metros cuadrados. Si esto plantea problemas a algún gobierno, los requisitos del convenio podrían limitarse a lo establecido en el Código. El mobiliario requerido tanto en los dormitorios como en las instalaciones de esparcimiento son unos mínimos absolutamente básicos, y no se deberían consentir más reducciones en ese sentido.

Suecia. Actualmente, no existen disposiciones que rijan el alojamiento a bordo de los buques pesqueros suecos. En caso de introducirse disposiciones al respecto, su formulación podría basarse en las disposiciones aplicables a la flota mercante.

MMOA: El convenio debería tener un alcance lo más amplio posible, con el fin de crear unas condiciones decentes de trabajo y de vida para el mayor número posible de pescadores. Las disposiciones del convenio deberían ser claras y dejar a los Estados Miembros el menor margen posible en lo que a toma de decisiones sobre esta materia se refiere.

SFR: En el proyecto de convenio se advierte un gran afán regulador; para muestra, el tipo de normas establecidas en los artículos 25 a 27. Por ejemplo, lo que se dice en el artículo 27 — que se deben adoptar normas nacionales en las que se estipule que a bordo de los buques pesqueros deben servirse alimentos de valor nutritivo y cantidad suficientes — carece totalmente de sentido. Ese afán regulador excesivo crea problemas jurídicos ficticios, cuya solución no favorece de ninguna manera los intereses del sector pesquero profesional. El texto actual plantea problemas, y se deben encontrar soluciones por el bien del sector pesquero, pero es absolutamente superfluo crear nuevos problemas, lo que ocurrirá si se adopta el texto del proyecto de convenio. El sector pesquero profesional ya está sufriendo a causa de un código reglamentario poco ágil y, desafortunadamente, innecesario e incluso contradictorio en muchos aspectos. Parece que los países se han dado cuenta de que la masa de normas que rigen el sector pesquero ha alcanzado un punto crítico, y de que, a partir de ahora, lo que debería hacerse, en lugar de adoptar reglamentaciones innecesarias, es simplificar, aclarar y eliminar normas contradictorias e innecesarias. Desgraciadamente, parece que el texto del proyecto de convenio es una más de esas normas. Después de examinar la cuestión con el debido detenimiento, la SFR confía en que el texto del proyecto de convenio será rechazado una vez más.

Suriname. Las disposiciones del artículo 26 (agua caliente y fría, dormitorios, etc.) no son de aplicación para los numerosos buques pesqueros pequeños que faenan en el país.

Trinidad y Tabago. *a)*: Se debería reformular el párrafo 1 del artículo 28 en los siguientes términos: «La legislación [...] con arreglo a los artículos 25 a 27 darán efecto al anexo III...» (y no «pleno efecto»). Así, se dejaría un cierto margen de flexibilidad a los países asiáticos que no pueden cumplir determinados requisitos. *b)*: No propone modificaciones al párrafo 7 del anexo III. *c)*: Tras el examen de las cuestiones de salud, seguridad y comodidad de los pescadores contenidas en esta sección, no propone modificaciones al respecto. Observación sobre el párrafo 16 del anexo III: se debería incluir una referencia a los roedores.

Ucrania. La duración del viaje de un buque pesquero puede fluctuar entre unas cuantas horas y varios meses. Los pescadores, que tienen que comer y dormir en el mar, no se preocupan sólo por su comodidad, sino también por su salud. Pese al avance que constituyen las disposiciones sobre un alojamiento razonablemente espacioso y limpio, suficientemente ventilado y aislado de ruidos y vibraciones, sigue habiendo un gran número de buques en los que las condiciones de trabajo y de vida son incómodas y poco salubres. En el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), se establecen normas para la planificación del alojamiento y la supervisión de su construcción, requisitos relativos al alojamiento de la tripulación y procedimientos de aplicación de estos requisitos a los buques pesqueros de grandes dimensiones, tanto existentes como de nueva construcción. Sin embargo, la legislación nacional y las normativas jurídicas y reglamentarias internacionales en materia de alojamiento de la tripulación no se aplican a los buques pesqueros pequeños. Es cierto que los buques pequeños pasan probablemente períodos menos prolongados en el mar que los buques grandes, y que por tal motivo los requisitos sobre el alojamiento de la tripulación sean en su caso menos importantes que para los buques grandes; sin embargo, es frecuente que los buques pequeños tengan que hacerse a la mar con mayor frecuencia y faenar a distancias cada vez más alejadas del litoral, por motivos económicos diversos. En consecuencia, existe la necesidad de incluir en los instrumentos internacionales normas de obligado cumplimiento, o recomendadas, en forma de pautas, que se apliquen a esos buques. Muchos países están aplicando ya principios de esta índole a los buques de eslora igual o superior a 15 metros.

Uruguay. No considera necesaria la introducción de modificaciones.

República Bolivariana de Venezuela. a): Ninguna. Sólo elevaría a la categoría de artículo, en virtud de la actividad económica y de los riesgos existentes, los párrafos relativos al ruido y las vibraciones, por las consecuencias que los mismos generan a nivel de la salud ocupacional. b): No, puesto que la idea de fijar dichos límites y equivalencias fue la de dar mayor aplicabilidad al convenio y abarcar el mayor número de buques pesqueros. Además, dichas equivalencias fueron el resultado de los grandes esfuerzos que las comisiones y el Grupo de Trabajo desplegaron para lograr el consenso de la mayoría.

Análisis global de las respuestas a la pregunta 4

Parte a) de la pregunta

En lo relativo a la parte a) de la pregunta, dos de cada tres gobiernos respondieron que no hacía falta introducir cambios ni en el artículo 28 ni en el anexo III. Hubo varias respuestas que no fueron categóricas en cuanto a si había que introducir o no cambios en el artículo o el anexo.

Entre los gobiernos que deseaban cambiar el texto, algunos se refirieron a la importancia que el alojamiento tiene para los pescadores, habida cuenta de las características de las operaciones de pesca. Un gobierno indicó que su normativa nacional era más rigurosa que las disposiciones previstas en el proyecto de convenio. Otro señaló que los requisitos del texto propuesto eran ya razonablemente flexibles. Un tercero puso de relieve la disposición que introducía en el artículo 28 la equivalencia substancial, lo que debería permitir disponer del grado de flexibilidad necesario. Un gobierno manifestó que no hacía falta introducir cambios, habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo 1 del anexo III. Algunos gobiernos observaron que en la 93.^a reunión de la Conferencia ya se habían hecho concesiones en lo relativo a la flexibilidad, y recordaron

que la cuestión del alojamiento había sido objeto de acuerdo entre los empleadores y los trabajadores en la Comisión del Sector Pesquero de la 93.^a reunión de la CIT.

Unos pocos gobiernos indicaron que deseaban la adopción de disposiciones más estrictas en materia de alojamiento. Uno observó que en general era importante relacionar las condiciones de alojamiento de la tripulación más bien con el tiempo que los buques pasaban en el mar que con sus dimensiones. Otro gobierno destacó la importancia de las disposiciones sobre el alojamiento, independientemente del tamaño de los buques. Un gobierno manifestó que hubiera preferido que las disposiciones propuestas para los buques de eslora igual o superior a 24 metros se aplicaran también a los buques de 15 metros de eslora, criterio que ya se aplicaba en algunos países. Otro gobierno indicó que los párrafos relativos al ruido y las vibraciones incluidos en el proyecto de recomendación deberían elevarse a la categoría de artículo.

Unos pocos gobiernos manifestaron que, aun cuando no veían la necesidad de introducir cambios en las disposiciones sobre el alojamiento, estaban abiertos a estudiar la forma de modificar dichas disposiciones con miras a favorecer una ratificación más amplia del convenio.

Entre los gobiernos que deseaban aportar cambios al texto, muchos observaron que era necesario imprimirle un mayor grado de flexibilidad o hacerlo menos detallado. También fueron muchos los que manifestaron que hacía falta tener en cuenta las diferencias entre los buques pesqueros de las distintas regiones y Estados, así como las necesidades de los países en desarrollo. Algunos gobiernos hicieron propuestas de cambio específicas, como la modificación de la redacción del artículo 28, que establece el vínculo entre el proyecto de convenio y su anexo III. También hubo propuestas en el sentido de trasladar el anexo III al proyecto de recomendación o, en términos más generales, de modificar su texto de manera que se dejara a discreción de las autoridades competentes la formulación de las disposiciones detalladas sobre alojamiento, previa celebración de consultas tripartitas. También se propuso que en el proyecto de convenio se adoptara el enfoque sobre alojamiento que se había seguido en el Convenio sobre el trabajo marítimo, a saber, que algunas disposiciones detalladas provenientes de convenios anteriores no se habían incluido en las Normas obligatorias del CTM, sino en las Pautas del instrumento, de aplicación voluntaria. Otra propuesta consistía en que, sin modificar el artículo 28, se adaptaran las disposiciones del anexo III, a fin de armonizarlas con las cifras y valores relativos al alojamiento contenidos en el Convenio núm. 126. Un gobierno pidió también que se introdujeran cambios en el artículo 27.

En términos generales, las organizaciones representativas de los trabajadores indicaron que el artículo 28 ya preveía un grado de flexibilidad suficiente, gracias a la cláusula de equivalencia substancial y a que el anexo III era aplicable únicamente a los buques nuevos con cubierta. Estas organizaciones hicieron notar que las disposiciones detalladas provenían de un convenio existente.

Algunos empleadores indicaron en sus respuestas que el anexo III era excesivamente preceptivo, por lo que debía trasladarse al proyecto de recomendación. En caso de que se mantuviera en el proyecto de convenio, deseaban que se modificara la redacción del artículo 28, a fin de ofrecer un mayor grado de flexibilidad en cuanto a la aplicación de las disposiciones del anexo.

Parte b) de la pregunta

Uno de cada tres gobiernos respondió que deseaba introducir cambios en los valores de equivalencia contenidos en el párrafo 7 del anexo III. Varias respuestas no fueron categóricas al respecto.

Entre los gobiernos que no deseaban cambios, unos pocos dijeron que éstos no eran necesarios, dado que las disposiciones del párrafo 7 del anexo III estaban basadas en el acuerdo alcanzado en 2005 entre los trabajadores y los empleadores, el cual había sido acogido favorablemente por la mayoría de los gobiernos en el curso de los debates de ese año. Algunos gobiernos se limitaron a indicar que aceptaban las cifras incluidas en el párrafo o que las consideraban razonables.

Entre los gobiernos que manifestaron la necesidad de introducir cambios, algunos se refirieron a las dificultades que planteaba el establecimiento de cifras de equivalencia directa, y unos pocos hicieron propuestas específicas en cuanto al contenido de los posibles cambios, incluida la posibilidad de proponer varios valores de equivalencia. Se recibió una observación en el sentido de que para determinar las dimensiones de los espacios de alojamiento tal vez sería más adecuado basarse en la capacidad de los buques, y no en su eslora. Los cambios sugeridos tenían por objeto adecuar el texto a las diferencias regionales en materia de diseño y construcción de los buques pesqueros. Hubo respuestas en las que se puso de relieve la importancia de la celebración de consultas regionales antes de la reunión de la Conferencia. También se propuso que el párrafo 7 del anexo III se trasladara al proyecto de recomendación, ya sea por separado o junto con el resto del anexo.

Algunos gobiernos indicaron que, aun cuando no veían la necesidad de introducir cambios, estaban dispuestos a examinar la posibilidad de dar más flexibilidad al proyecto de convenio, en aras de una ratificación más amplia.

Por su parte, las organizaciones de trabajadores observaron en general que los valores de equivalencia del arqueo bruto eran el resultado de un acuerdo alcanzado entre los empleadores y los trabajadores en la 93.^a reunión de la Conferencia, y que estas cifras habían sido apoyadas por una mayoría de gobiernos. Indicaron además los cambios que se propusieran deberían estar basados en una información pormenorizada que mostrase sin lugar a dudas que la cifra de 175 de arqueo bruto no tenía un valor equivalente único en la flota pesquera mundial, y que dicha cifra no sirviese simplemente de excusa para que algunos países excluyeran la mayor parte de su flota de las disposiciones sobre el alojamiento a bordo de buques pesqueros. Varias organizaciones manifestaron que no se deberían introducir cambios. Otras consideraban que, de introducirse cambios, el nuevo valor del arqueo bruto no debería exceder de 200.

La mayoría de las organizaciones de empleadores manifestaron en términos generales inquietud con respecto a estas cifras. Hubo una propuesta en el sentido de que los valores específicos de equivalencia *eslora* — *arqueo bruto* deberían tomar en consideración las diferencias regionales.

Parte c) de la pregunta

En sus respuestas, aproximadamente dos de cada tres gobiernos indicaron que no se deberían introducir cambios en las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y su mobiliario. Varias respuestas no fueron categóricas al respecto.

Entre los gobiernos que no deseaban cambios, algunos argumentaron motivos similares a los que habían expuesto en relación a las respuestas a la parte *a)* de la

pregunta: la importancia que el alojamiento tiene para los pescadores; el hecho de que las disposiciones nacionales son ya más rigurosas que las del proyecto de convenio; y el hecho de que la flexibilidad ya está prevista en virtud de la cláusula de equivalencia substancial contenida en el artículo 28 o del párrafo 1 del anexo III. Algunos gobiernos se refirieron al acuerdo alcanzado con respecto a esta cuestión entre los empleadores y los trabajadores en la 93.^a reunión de la Conferencia.

Entre los gobiernos que deseaban cambios, varios manifestaron que existía una necesidad general de contar con más flexibilidad o con disposiciones menos específicas, y algunos observaron que los países en desarrollo tal vez no tendrían la capacidad necesaria para cumplir las normas previstas. Varios gobiernos indicaron que las disposiciones del anexo III deberían trasladarse al proyecto de recomendación. Otra forma de conseguir más flexibilidad sería la celebración de consultas tripartitas sobre este tema a nivel nacional. Algunos gobiernos indicaron que se podrían buscar orientaciones en cuanto a las disposiciones sobre alojamiento en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. Hubo algunas propuestas muy precisas en cuanto a los cambios que se podrían introducir en las disposiciones del anexo. Unas reclamaban más flexibilidad para los buques de pequeñas dimensiones (por ejemplo, los de eslora inferior a 15 metros). También se propuso que algunas disposiciones del anexo III se armonizaran con el Convenio núm. 126 (las relativas a las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento o las literas, o al número de retretes, duchas y bañeras). Otra propuesta se refería a armonizar el anexo con las disposiciones del Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros.

En sus respuestas, varias organizaciones de trabajadores indicaron que los buques pesqueros, en el curso de campañas prolongadas, podían faenar en distintos países y embarcar tripulaciones de distintas nacionalidades, por lo que cualquier modificación de las cifras contenidas en el proyecto de instrumento debería servir para adoptar una norma global, y no para atender diferencias regionales. También recordaron que las disposiciones del anexo III solo serían aplicables a los buques nuevos. Por consiguiente, sólo se deberían introducir modificaciones cuando hubiera razones de peso, respaldadas por datos exhaustivos. Precisaron que el anexo III sólo se aplicaría a los buques nuevos, con cubierta, y que las disposiciones se basaban en las del Convenio núm. 126.

En general, las organizaciones de empleadores manifestaron que las disposiciones sobre el alojamiento deberían ser más flexibles y tener en cuenta las diferencias regionales y el nivel de desarrollo de algunos países. A su juicio, el anexo III era excesivamente preceptivo. También manifestaron su inquietud ante la carga que la aplicación de tales normas iba a imponer sobre los propietarios de buques pesqueros.

Deliberaciones de la Mesa Redonda Tripartita

La Mesa Redonda debatió la cuestión de si era necesario o no introducir cambios en el artículo 28 o el anexo III del proyecto de convenio, o en ambos textos a la vez, en particular por lo que se refería a los valores de equivalencia *eslora — arqueo bruto* contenidos en el párrafo 7 del anexo III. Con el fin de facilitar la comprensión de su propia postura al respecto, el Gobierno del Japón entregó algunos datos técnicos adicionales, que se reproducen en el anexo II del documento de la Mesa Redonda, incluido en el apéndice del presente Informe. Los participantes deliberaron sobre si la cláusula de «equivalencia substancial» incluida en el artículo 28, o la posible adopción de otras disposiciones, podría servir para dar a esta cuestión una solución satisfactoria para todas las partes. Se consideró que la celebración de consultas oficiosas sobre este tema había sido positiva.

Comentario de la Oficina

En lo que atañe a la cuestión de la equivalencia substancial, la Oficina se remite a la intervención del Consejero Jurídico Adjunto ante la Mesa Redonda Tripartita, recogida en los párrafos 44 y 45 del *Resumen del debate* incluido en el documento sobre la Mesa Redonda (véase el apéndice del presente Informe).

La Oficina observa que unas pocas respuestas se refirieron a las dimensiones o valores específicos relativos al alojamiento, que figuran en el anexo III del proyecto de convenio, así como a su comparación con las dimensiones y cifras incluidas en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), y en el *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros. Parte B: Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros*, de la FAO, la OIT y la OMI. A fin de facilitar el debate de esta materia en la Conferencia, la Oficina ha preparado un cuadro comparativo de estos datos, incluido al final de la presente sección.

En varias respuestas se mencionaron las disposiciones sobre alojamiento contenidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo, y se resaltó el equilibrio logrado en dicho Convenio entre los requisitos de obligado cumplimiento enunciados en las Normas del mismo y las orientaciones de carácter voluntario incluidas en sus Pautas.

Al respecto, la Oficina observa que la norma A3.1 del CTM («Alojamiento y servicios de esparcimiento») contiene valores específicos para la altura libre (párrafo 6 apartado *a*)), las dimensiones de las literas (párrafo 9 apartado *e*)), la superficie disponible por persona (párrafo 9 apartados *f*) a *l*)) y el número de retretes, lavabos y bañeras o duchas que debe haber a bordo de los buques mercantes, en el entendido de que se admitirá un cierto grado de flexibilidad en determinadas circunstancias. El proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero incluye esas dimensiones y valores entre sus disposiciones vinculantes (anexo III). Ahora bien, se puede considerar que el CTM contiene algunas otras disposiciones que son menos específicas que las que figuran en el anexo III del proyecto de convenio sobre el sector pesquero. Por ejemplo, en el CTM se han previsto disposiciones sobre refrigeradores, máquinas de bebidas calientes y máquinas de agua fresca en una pauta no obligatoria, disposiciones que en el proyecto de convenio figuran en el párrafo 50 del anexo III, que tiene carácter obligatorio. En cambio, tanto las disposiciones sobre el alojamiento incluidas en el CTM como las que contiene el proyecto de convenio sobre el sector pesquero están sujetas a una cláusula de equivalencia substancial.

Teniendo presente que la cuestión de los requisitos en materia de alojamiento a bordo de los buques pesqueros ha seguido siendo materia de consultas oficiosas, y que por ahora no se ha decantado una idea clara sobre la forma de resolverla, la Oficina ha optado por no proponer un texto alternativo.

Asimismo, la Oficina señala que se han planteado otras cuestiones no sustantivas, sino más bien de redacción, con respecto a los artículos 25 a 28 y al anexo III, que se explican más adelante en la sección titulada «Comentarios adicionales de la Oficina».

Comparación de algunas dimensiones de alojamiento que figuran en el proyecto de convenio sobre el trabajo en sector pesquero, el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), y el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros.

Parte B: Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros, 2005, de la FAO, la OIT y la OMI

Dimensión	Proyecto de convenio, anexo III	Convenio núm. 126	Código, FAO/OIT/OMI, parte B, capítulo 11 (extractos)
Altura libre	<p>12. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros. La autoridad competente podrá permitir algún tipo de reducción limitada de la altura libre en cualquier espacio o en parte de un espacio de alojamiento si comprueba que dicha reducción es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.</p>	<p>Artículo 10, párrafo 4: La altura libre en los dormitorios de la tripulación no será inferior, en lo posible, a 1,90 metros (6 pies y 3 pulgadas).</p>	<p>Párrafo 11.3.1: En la medida de lo posible, la altura libre no será inferior a 2 metros.</p>
Dormitorios, superficie por persona	<p>33. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.</p> <p>34. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.</p> <p>35. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.</p>	<p>Extracto del artículo 10, párrafo 3: [...] la superficie por ocupante en cualquier dormitorio, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no será inferior a las cifras siguientes:</p> <p>a) en los barcos de 13,7 a 19,8 metros (45 a 65 pies): 0,5 metros cuadrados (5,4 pies cuadrados)</p> <p>b) en los barcos de 19,8 a 26,8 metros (65 a 88 pies): 0,75 metros cuadrados (8,1 pies cuadrados)</p> <p>c) en los barcos de 26,8 a 35,1 metros (88 a 115 pies): 0,9 metros cuadrados (9,7 pies cuadrados)</p> <p>d) en los barcos de 35,1 metros y más (115 pies y más): 1,0 metros cuadrados (10,8 pies cuadrados)</p>	<p>Párrafo 11.3.2: La superficie del dormitorio por persona, sin contar el espacio ocupado por las literas y las taquillas, no será inferior a:</p> <p>1) 1 m² en los buques de eslora superior a 24 metros pero inferior a 45 metros; y</p> <p>2) 1,5 m² en los buques de eslora igual o superior a 45 metros.</p>
Personas por dormitorio	<p>36. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.</p> <p>37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares</p>	<p>Extracto del artículo 10, párrafos 6 y 7:</p> <p>6. El número de personas autorizadas a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:</p> <p>a) oficiales: una persona por dormitorio, cuando sea posible, y en ningún caso más de dos;</p> <p>b) personal subalterno: dos o tres personas por dormitorio, cuando sea posible, pero en ningún caso el número de</p>	<p>Párrafo 11.3.3: Siempre que sea razonable y posible considerados el tamaño y el tipo del buque o los servicios a que se destine, el número de personas a las que se permitirá alojarse en cada dormitorio no excederá de cuatro en los buques de</p>

Dimensión	Proyecto de convenio, anexo III	Convenio núm. 126	Código, FAO/OIT/OMI, parte B, capítulo 11 (extractos)
	<p>en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.</p> <p>38. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.</p> <p>39. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.</p>	<p>ocupantes será superior a:</p> <p>i) cuatro personas en los barcos de 250 toneladas o más;</p> <p>ii) seis personas en los barcos de menos de 250 toneladas.</p> <p>7. [...] el número de miembros del personal subalterno autorizados a ocupar cada dormitorio no excederá del siguiente máximo:</p> <p>a) cuatro personas en los barcos de 35,1 metros (115 pies) de eslora o más;</p> <p>b) seis personas en los barcos de menos de 35,1 metros (115 pies) de eslora.</p> <p>8. En los casos particulares en que la aplicación de estas disposiciones resulte imposible o inadecuada por el tipo de barco, sus dimensiones o el servicio a que está destinado, la autoridad competente podrá permitir excepciones a las disposiciones de los párrafos 6 y 7 de este artículo.</p>	<p>eslora igual o superior a 37 metros y de seis en los buques de eslora inferior a 37 metros. Los dormitorios para oficiales serán para una persona cuando resulte posible y en ningún caso tendrán más de dos literas.</p>
Instalaciones sanitarias	<p>51. Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.</p> <p>56. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.</p>	<p>Artículo 12</p> <p>1. Todos los barcos pesqueros deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias con lavabos y bañeras o duchas, o con unos y otras.</p> <p>2. Todos los miembros de la tripulación que no ocupen dormitorios con instalaciones privadas deberán disponer, en la medida en que sea posible, de instalaciones sanitarias para los tripulantes de cada servicio en la siguiente proporción:</p> <p>a) una bañera o una ducha, o ambas, por cada ocho personas o menos;</p> <p>b) un retrete por cada ocho personas o menos;</p> <p>c) un lavabo por cada seis personas o menos.</p> <p>Sin embargo, cuando el número de personas de un servicio exceda en menos de la mitad de su múltiplo exacto, se podrá hacer caso omiso del excedente a los efectos del presente párrafo.</p>	<p>Párrafo 11.5.1:</p> <p>Se proveerán instalaciones higiénicas suficientes, con lavabos, bañeras y/o baños con ducha, y retretes con descarga de agua, en la cantidad que apruebe la autoridad competente. Siempre que sea posible se proveerán tales instalaciones con arreglo a las proporciones siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. una bañera y/o baño con ducha por cada ocho personas; 2. un retrete por cada ocho personas o menos; y 3. un lavabo por cada seis personas o menos. <p>No obstante, cuando el número de personas exceda de un múltiplo par del número especificado en menos de la mitad de tal número, podrá hacerse caso omiso de ese exceso a los efectos del presente párrafo.</p>

Pregunta 5

P. 5 *Sírvase indicar cualesquiera otras cuestiones que deberían abordarse en relación con este punto del orden del día.*

Respuestas

Alemania. No tiene objeciones con respecto al anexo II, siempre y cuando el término «acuerdo de trabajo del pescador» abarque los convenios colectivos. De conformidad con la legislación alemana, los interlocutores sociales pueden acordar excepciones a la ley alemana sobre la gente de mar, en lo que atañe a los buques pesqueros.

Argentina. La competencia y la formación, tema que es objeto del párrafo 11 del proyecto de recomendación, debería tratarse en una disposición obligatoria. El párrafo 11 establece que se deben tener en cuenta las normativas internacionales en cuanto a formación y competencia de pescadores. Sin embargo, el Convenio STCW-F ha sido ratificado únicamente por cuatro países, por lo que no ha entrado en vigor. Por consiguiente, en el párrafo 11 se debería incluir una disposición con el objeto de que, en el caso de que las normas internacionales pertinentes no hayan entrado en vigor, se tengan necesariamente en cuenta las normas nacionales vigentes.

No apoya la adopción de una reducción de la edad mínima de admisión al empleo en el sector pesquero. En dicha actividad, que puede considerarse peligrosa de por sí, no parece conveniente aceptar parámetros menos estrictos que admitan a este trabajo a menores de 18 años, por lo que se propone una enmienda relativa a los párrafos 3 y 6, que consiste en suprimirlos del texto del proyecto de recomendación. Se propicia también una enmienda tendiente a incorporar una referencia integral a las normas del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138).

CATT: Habida cuenta de que el proyecto de convenio ha sido objeto de un considerable debate en el transcurso de dos reuniones de la Conferencia Internacional del Trabajo, debería haber la menor cantidad posible de modificaciones. Sin perjuicio de ello, en términos generales, es evidente que la OIT debería ser mucho más activa en el sector pesquero y hacer todo lo posible para promover el trabajo decente para todos los pescadores.

CAPeCA/CALaPA/CAPA: 1) Deberían suprimirse las mayores exigencias establecidas en el convenio para los buques superiores a 45 metros de eslora, quedando la eslora sólo en 24 metros. 2) Las disposiciones sobre los documentos que acreditan el cumplimiento de las disposiciones del convenio (artículos 41 y 42) relativas a las condiciones de vida y de trabajo deberían trasladarse al texto del proyecto de recomendación; dichos documentos deberían tener una validez de cinco años. 3) El procedimiento de queja previsto en el artículo 43 puede ser motivo de serios conflictos diplomáticos, además de superponerse con las disposiciones de los acuerdos sobre el control por el Estado rector del puerto y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), instrumentos que sin duda deberían prevalecer respecto de un convenio de trabajo. 4) Debe ratificarse que esta es una norma propia y específica para el sector de la pesca, de manera que se evite la aplicación por extensión o aplicación indirecta de los convenios y recomendaciones de la gente de mar, en particular dada la reciente adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, que contiene nuevas disposiciones.

Bélgica. De acuerdo con la opinión expresada por el Consejo Central de la Economía (CCE) en 2004, se podría añadir al anexo III una disposición en virtud de la cual se proporcionen instalaciones sanitarias y dormitorios separados para hombres y mujeres. Además, habría que tratar de limitar el número de personas por dormitorio a un máximo de cuatro en lugar de seis.

Brasil. CNC y CNT: Se deberían tener en cuenta el Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros, y las Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños.

Burkina Faso. Se debería considerar el caso específico de la pesca continental, la cual se realiza en condiciones muy diferentes de la pesca marítima.

Canadá. En lo que respecta a la edad mínima de admisión al empleo, en el Convenio núm. 138 de la OIT se establece la norma internacional del trabajo sobre la edad mínima para el empleo. El proyecto de convenio debería estar de conformidad con sus disposiciones.

CLC: Dado que el proyecto de convenio fue objeto de un intenso debate en dos reuniones anteriores de la Conferencia Internacional del Trabajo, se debería modificar el texto lo menos posible. Sin embargo, en líneas generales, está claro que la OIT debería ser mucho más activa en el sector pesquero y tratar por todos los medios de promover el trabajo decente para los pescadores.

China. 1) En el artículo 1 se establece que «a) la expresión «pesca comercial» designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos y canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva;» este texto debería modificarse en los siguientes términos: «a) la expresión «pesca comercial» designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos y canales, con excepción de la pesca de subsistencia, la pesca deportiva y la pesca con fines de investigación y formación;». La idea es que en muchos países se llevan a cabo anualmente actividades de investigación y formación relativas a los recursos pesqueros, que obligan a realizar un cierto número de operaciones pesqueras en el mar; no sería adecuado tratar este tipo de pesca como «pesca comercial» e incluirla entre las categorías vinculantes de un convenio internacional.

2) En el párrafo 1 del artículo 6 se dispone que «todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales». Se debería modificar dicho texto, en los siguientes términos: «1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción; dicha legislación deberá tener en cuenta las condiciones nacionales para facilitar la aplicación del Convenio. Entre las otras medidas mencionadas pueden incluirse los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales». Razonamiento: un convenio entra dentro de la categoría de norma legislativa internacional, que tiene fuerza vinculante y ejerce influencia en un plano general. Sin embargo, para que un convenio surta verdadero efecto, es necesario adoptar una legislación complementaria que tenga en cuenta las condiciones de cada país. Si se hace

hincapié en que cada Estado debe adoptar una legislación correspondiente teniendo en cuenta las condiciones nacionales, se pueden evitar malentendidos y contradicciones entre los países desarrollados y los países en desarrollo en caso de discrepancia en cuanto al cumplimiento de las normas.

3) Suprímase la última oración del párrafo 2 del artículo 43 («y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud») y todo el párrafo 3 del mismo artículo. Razonamiento: si añadimos este tipo de disposición obligatoria a este proyecto de convenio internacional, surgirán contradicciones o conflictos entre muchos países que tienen diferentes normas de seguridad y de salud, de forma que se verán afectadas la producción y las actividades comerciales normales.

4) En las circunstancias actuales, el convenio debería adoptar la forma de un código. Las condiciones de trabajo en el sector pesquero no deberían tratarse como disposiciones jurídicamente vinculantes; más bien, se debería solicitar a los Estados que adopten medidas activas de conformidad con las propuestas de dicho código, a fin de establecer progresivamente condiciones de trabajo seguras para los pescadores. Razonamiento: dado que existe un desfase importante entre, por una parte, las actuales condiciones de trabajo en las distintas actividades del sector pesquero y, por otra parte, el cumplimiento de los requisitos contenidos en las disposiciones del presente proyecto de convenio, a pesar de que en él se establecen algunas exenciones específicas, muchos países todavía tendrán que seguir desplegando importantes esfuerzos durante mucho tiempo antes de que puedan aplicarlo plenamente. Por consiguiente, proponemos que se haga referencia al Código de Conducta para la Pesca Responsable, que se efectúen los ajustes pertinentes en cuanto a la aplicación del contenido del convenio, que se permita a cada Estado elaborar la legislación complementaria teniendo en cuenta las condiciones nacionales, a fin de promover los progresos en las condiciones de trabajo del sector pesquero, y que se garantice la seguridad laboral de los pescadores en sus respectivos países.

Colombia. La contratación de los pescadores debe ir directamente ligada a la producción en cada una de las faenas; los derechos y deberes del sistema de seguridad social integral deben mantenerse durante todas las faenas. No puede darse contrato indefinido; es decir, la contratación debe cubrir el período de las faenas, con una remuneración proporcional a las capturas y una cobertura de la seguridad social relativa a los puntos acordados.

República de Corea. Los requisitos de entrada en vigor del instrumento deberían ser como mínimo los mismos que para el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, esto es: 12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota pesquera comercial mundial.

Egipto. El convenio debería incluir los siguientes aspectos: 1) fijación de la edad mínima de admisión al empleo en 18 años; 2) prohibición del trabajo a bordo de buques pesqueros a los menores de 18 años; 3) obligación para toda persona que trabaje a bordo de un buque pesquero de tener un contrato de trabajo escrito aprobado por la autoridad competente; 4) durante los períodos de atraque en los puertos, exención de los trabajadores temporeros y estacionales con respecto a las disposiciones del convenio relativas a la obligación de poseer un contrato de trabajo escrito o de las que se refieren a las condiciones de trabajo establecidas; 5) adopción por la autoridad competente de medidas encaminadas a asegurar la contratación de una tripulación apta a bordo, a fin de velar por una navegación segura de conformidad con las normas internacionales, con la

excepción de las embarcaciones pesqueras pequeñas que operan en aguas interiores; 6) necesidad de garantizar los derechos establecidos en materia de seguridad social y de seguro social para quienes trabajan a bordo de buques pesqueros, como los subsidios de enfermedad, de vejez, de indemnización en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, de maternidad y de desempleo, así como las asignaciones familiares y de sobrevivientes, teniendo en cuenta la dureza de las condiciones de trabajo; 7) necesidad de garantizar la igualdad de derechos entre los trabajadores a bordo de buques pesqueros en las aguas de un Estado distinto del Estado de abanderamiento o durante las actividades pesqueras en alta mar; necesidad de que quienes trabajan a bordo de buques pesqueros tengan también un seguro de vida; 8) necesidad de disponer que los Estados deberán adoptar medidas con miras a verificar el cumplimiento de las disposiciones del convenio, tanto en lo que respecta al Estado de abanderamiento como al Estado rector del puerto, y llevar a cabo inspecciones de control; se debería prever el control por el Estado rector del puerto, y las operaciones de control deberían limitarse a los buques de países que sean parte en el convenio; 9) inclusión de disposiciones sobre la promoción del tripartismo en la concertación de contratos, su aplicación y su control. En el proyecto de recomendación se debería prever lo siguiente: 1) orientaciones sobre los tipos de trabajo (como el trabajo nocturno o el trabajo en condiciones peligrosas) o sobre los tipos de buques pesqueros en los que se debería prohibir el trabajo de personas menores de 18 años; 2) consideración de cuestiones relativas a la seguridad y salud en el trabajo en el marco de una política nacional integrada que garantice la determinación de los derechos y obligaciones de los armadores y de los trabajadores a bordo de sus buques en lo que respecta a la seguridad y salud en el trabajo, así como a la investigación de accidentes individuales y profesionales entre los miembros de la tripulación; 3) necesidad de que la autoridad competente lleve un registro de las personas que trabajan a bordo de los buques pesqueros; 4) orientaciones en cuanto a las condiciones de trabajo de los observadores pesqueros a bordo de los buques pesqueros y al suministro a dichos observadores de todos los medios necesarios para el desempeño de sus funciones; 5) necesidad de que los buques que operan en la zona económica exclusiva cumplan las disposiciones del convenio.

GTUWA: En el convenio se debería establecer y garantizar que la pesca familiar no está sujeta a sus disposiciones, salvo las que tratan de la seguridad y prevención en las embarcaciones pesqueras que operan en aguas interiores, de conformidad con la respuesta a la pregunta 1.

España. FEOPE: Rechaza enérgicamente los apartados 2 (fundamentalmente la última frase) y 3 del artículo 43, y cualquier posibilidad de que el Estado propietario de las aguas o del puerto pueda hacer inspecciones y tomar medidas referentes al posible incumplimiento de la normativa laboral. En primer lugar, se trataría de una norma contraria al principio de la nacionalidad de los buques, radicada en el Estado de su abanderamiento, y al principio de territorialidad. En segundo lugar, parecería una violación del principio de «buena fe» que impregna el derecho internacional. Es impensable que un Estado signatario de un instrumento internacional no vaya a cumplirlo y no tenga la voluntad de exigir a sus nacionales el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de dicho instrumento; por tanto, se trataría de una intromisión ilegítima en esta soberanía nacional. Si bien es cierto que, en el ámbito estrictamente pesquero, se admite en determinadas situaciones y con las debidas garantías la aplicación de un cierto control pesquero por parte de las autoridades del puerto, hay que tener en cuenta las características concretas de la actividad que pueden justificarlo: el aprovechamiento de cuotas o licencias pesqueras. La gran homogeneidad

y detalle de las normas pesqueras de aplicación en la zona pesquera para todos los países que realizan allí su actividad de extracción no deja posibilidad de interpretación o regulación diferenciada. Por otra parte, no puede ignorarse que los convenios pesqueros, sean multilaterales o bilaterales, tienen un importante componente de negocio jurídico resultante de mutuas cesiones de bienes, intereses o cargas económicas, y de verdaderas contraprestaciones. Ninguna de estas circunstancias podría darse en materia de aplicación del convenio para la gente de la pesca, y por tanto el contenido de estos apartados carece de justificación. Por ello, otorgar los poderes extraordinarios contenidos en los apartados que comentamos, es otorgar un arma poderosísima para que los países costeros puedan desequilibrar estos acuerdos pesqueros, otorgando a una de las partes un medio para evitar que otra parte alcance los beneficios correspondientes a su contraprestación. Obsérvese que en el artículo 8.3.2 del Código de Conducta para la Pesca Responsable se contempla la eventual participación del Estado del puerto solamente a petición del Estado del pabellón.

Finlandia. Muchos accidentes de buques pesqueros se deben a la inestabilidad de la embarcación resultante de modificaciones estructurales de la cubierta efectuadas con posterioridad a la construcción. Tal vez sería oportuno tener en cuenta este factor en el proyecto de convenio.

SAK: Teniendo en cuenta que el proyecto de convenio ya ha sido discutido en dos reuniones anteriores de la CIT, se debería introducir el menor número de cambios posible; la OIT debería ser más activa a la hora de promover el trabajo decente para los pescadores.

Francia. En su redacción actual, el proyecto de convenio parece estar suficientemente equilibrado como para convertirse en la nueva norma general e integral relativa al empleo y las condiciones de trabajo en el sector pesquero. En efecto, por una parte, la flexibilidad del texto permite cubrir las diversas situaciones nacionales, y por la otra, su ámbito de aplicación abarca tanto a las pequeñas empresas, artesanales o familiares, que predominan en algunos países, como las empresas pesqueras de nivel industrial o semi-industrial. Por consiguiente, en la eventualidad de que hubiera que modificar algunos puntos fundamentales y emblemáticos del nuevo texto, sólo deberían admitirse modificaciones de forma. En particular, se trata de los puntos siguientes:

Edad mínima. El artículo 9 del proyecto de convenio, relativo a la edad mínima, permite que los jóvenes descubran el oficio de pescador. En efecto, autoriza que los jóvenes de 15 y 16 años efectúen un cierto número de tareas a bordo de los buques pesqueros durante las vacaciones escolares. La redacción actual del artículo 9 del proyecto de convenio responde a las preocupaciones de Francia en materia de protección de los jóvenes en el trabajo. Mantener la formulación actual del artículo parece una necesidad fundamental, tanto por la importancia que tiene el aprendizaje del oficio de pescador como por el interés que hay que despertar por esta ocupación. En primer lugar, la posibilidad de que los jóvenes, desde que cumplen 15 años, descubran el oficio de la pesca en un contexto rigurosamente reglamentado puede redundar en una mayor seguridad profesional. Por el contrario, si la escolaridad se mantiene ajena de la experiencia profesional, las situaciones de riesgo podrían aumentar. La posibilidad de que un joven de más de 15 años que sigue una formación profesional efectúe trabajos livianos a bordo contribuye a su formación con respecto al uso de las artes de pesca y al conocimiento de las maniobras de pesca que deberá efectuar, punto que se pone de relieve en el artículo 31 del proyecto de convenio (sobre seguridad y salud en el trabajo y prevención de los accidentes laborales). Además, la posibilidad de descubrir la realidad del oficio a los 15 años de edad contribuye a mantener el atractivo de la pesca, lo que

hoy constituye una difícil tarea para muchos Estados. Por último, la posibilidad de efectuar trabajos livianos a partir de 15 años de edad no es contradictoria con las disposiciones del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138). Por todos estos motivos, es esencial mantener el texto actual del artículo 9.

Evaluación de riesgos en las actividades pesqueras. En virtud del texto actual del artículo 31, cada Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a «la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos [...]». Del punto de vista del fomento de la seguridad y salud en el trabajo de los pescadores, es fundamental mantener esta disposición. La prevención de los riesgos laborales debería ser objeto de un enfoque global, caracterizado por la participación y la responsabilización de los interlocutores sociales y del sector en su conjunto. Como lo ha mostrado la experiencia francesa, y en particular la aplicación del Plan de Seguridad de la Pesca, este enfoque puede adaptarse a fin de tomar en consideración a las embarcaciones pesqueras de pequeñas dimensiones. En la medida en que en el texto propuesto se tienen en cuenta algunos principios fundamentales en materia de prevención de los riesgos laborales, el proyecto de convenio aporta una respuesta pertinente a esta problemática. A modo de ejemplo, valga citar la introducción en el proyecto de convenio de los conceptos de evaluación y gestión de los riesgos o de equipos de protección personal, así como la definición de las responsabilidades respectivas del propietario del buque pesquero, el capitán o patrón y los pescadores.

Seguridad social de los pescadores. Los artículos 34 a 37 del proyecto de convenio constituyen una innovación substancial, ya que en ellos se aborda por primera vez el tema de las normas mínimas en materia de seguridad social de los pescadores. Valga recordar que los convenios anteriores sobre los pescadores, que presentaban numerosas lagunas, no han recibido un número significativo de ratificaciones. Los objetivos perseguidos, a saber una cobertura universal para todos los pescadores, tanto asalariados como independientes, de un nivel igual al de los demás trabajadores, y una cobertura progresiva para los pescadores no residentes, deberían mantenerse en el cuerpo del convenio. Habida cuenta de la importancia atribuida al principio de la extensión progresiva, los medios para alcanzar estos objetivos parecen apropiados y realistas. En lo que atañe a la seguridad social, el proyecto de convenio es coherente con su carácter de norma general que servirá de referencia para todos los Estados, inclusive los que no estén en condiciones de ratificarlo.

Ghana. En el proyecto de convenio se deberían tratar las cuestiones de la pesca artesanal, la acuicultura y la pesca deportiva. La ley sobre la pesca de 2002 (ley núm. 625) contiene algunas de las disposiciones del proyecto de convenio.

Honduras. COHEP: No todos los países y las empresas son iguales, y por ende deben adoptarse normas más flexibles y adaptables, menos generales y de mayor valor práctico, para que puedan ajustarse a la realidad de cada uno de los países. De lo contrario, pocos países podrían ratificar el convenio o la recomendación.

India. HMS: La OIT debería ser más activa en el sector pesquero, ya que las personas que realizan este trabajo están expuestas a accidentes y riesgos. Además, en la medida en que trabajan en el mar, resulta difícil detectar los problemas de incumplimiento de la legislación internacional que los perjudican; así, los pescadores suelen ser objeto de malos tratos, detenciones, reclusión, etc. También son vulnerables debido a que su formación está basada en las técnicas tradicionales, y a que no están familiarizados con las tecnologías modernas. Estas personas necesitan protección.

Japón. Los requisitos de entrada en vigor (artículo 48, párrafo 2) deberían ser los siguientes: la «ratificación de 15 o más Estados ribereños, que en conjunto posean un número de buques pesqueros equivalente al 50 por ciento de la flota mundial». Razonamiento: para lograr que el proyecto de convenio sea un verdadero convenio internacional, es necesario alentar a los Estados que tienen un mayor número de buques pesqueros a que lo ratifiquen. El *Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros* (de la OMI) entrará en vigor cuando lo hayan ratificado 15 Estados que posean en conjunto un mínimo de 50 por ciento del total mundial de buques pesqueros con una eslora igual o superior a 24 metros. Sin embargo, como el proyecto de convenio prevé que se podrá excluir de los requisitos mencionados a las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos y canales, es necesario contar con la ratificación de un mínimo de 15 Estados *ribereños* para que el convenio entre en vigor. Además, para abarcar al mayor número posible de pescadores en todo el mundo, esto es, de buques pesqueros, sería necesario contar con la ratificación de los Estados que posean como mínimo el 50 por ciento de la flota pesquera mundial. A continuación figuran los requisitos para la entrada en vigor de otros convenios:

- *Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros* (OMI): 15 Estados que posean como mínimo el 50 por ciento de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros existentes en todo el mundo.
- Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (OIT): 30 Estados Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial.
- *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros* (Convenio STCW-F) (pendiente): 15 Estados.
- Convenio núm. 126 de la OIT: dos Estados.

JSU: Está de acuerdo con lo antedicho.

Libano. En cuanto al artículo 3 del proyecto de convenio, se plantea la cuestión de si hay normas específicas para determinar respecto de qué disposiciones se podrán establecer exenciones para las categorías de pescadores o de buques pesqueros mencionadas en los apartados *a)* y *b)* del párrafo 1 del artículo 3, o si las exenciones quedarán a la discreción de cada Estado ratificante. Si se optara por esto último, surgirían desequilibrios en la aplicación de las normas previstas en el convenio. Por lo que se refiere al apartado *b)* del párrafo 1, cabe preguntarse si hay normas claras para las categorías limitadas de pescadores o de buques pesqueros que podrían quedar exentas de los requisitos del convenio, o si éstas categorías serán determinadas por cada Estado ratificante. También sigue planteada la cuestión de si será posible prever excepciones para las embarcaciones pesqueras pequeñas que pertenecen a los propios pescadores y sus familias. En todos los casos, las normas en material de seguridad y salud en el trabajo deberían regir para todos los buques pesqueros.

En lo que respecta al artículo 13, relativo a la dotación y las horas de descanso, sería preferible definir estos conceptos remitiéndose a convenios como el de Formación-STCW, ya que la expresión «tripulación suficiente y de calidad» no es clara y será interpretada de manera diferente por distintos Estados.

En lo que respecta al artículo 15, relativo a la lista de tripulantes, habría que modificar la última parte de la primera oración, en los términos siguientes: «una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra, para casos de urgencia, inmediatamente después del zarpe del buque».

En lo que respecta al artículo 20, su texto debería cambiarse de lugar y colocarse antes del texto del artículo 18, a fin de asegurar una secuencia coherente.

En lo que respecta al artículo 21, párrafo 2, se debería añadir al final el texto siguiente: «y que a raíz de tal incumplimiento no se puede permitir su permanencia a bordo». Hace falta clarificar en quién recae la responsabilidad de evaluar la gravedad del incumplimiento del pescador y, en el caso de que la gravedad del hecho quede demostrada, en qué lugar debería ser desembarcado y qué mecanismo se debería utilizar para su repatriación.

En lo que respecta al artículo 29, apartado e), sobre atención médica, debería clarificarse en quién recae la responsabilidad de sufragar los tratamientos médicos.

Por lo que se refiere al artículo 30, en todos los buques pesqueros, independientemente de la duración del viaje, debería proporcionarse a los pescadores las ropas y equipos individuales necesarios para asegurar su protección personal.

En lo que respecta al artículo 31, apartado a), el término «la prevención» debería sustituirse por las palabras «la eliminación en toda la medida de lo posible».

En lo que respecta al artículo 32, párrafo 2, apartado a), la expresión «prevención de» debería sustituirse por las palabras «la eliminación en toda la medida de lo posible de los».

Los artículos 38 y 39 no contienen disposiciones específicas en relación a la muerte de los pescadores y las indemnizaciones correspondientes, pese a que el título de ambos artículos se refiere a la muerte relacionada con el trabajo.

En lo que respecta al artículo 45 relativo al procedimiento de enmienda de los anexos I, II y III, habida cuenta de que el anexo III está relacionado con los artículos 25 a 27 del proyecto de convenio, la eventual modificación de dicho anexo implicaría la modificación de disposiciones en el convenio mismo. ¿De qué forma podría la Conferencia enmendar el anexo III?

En lo que respecta al párrafo 29 del proyecto de recomendación, ¿se deberían prever dormitorios separados para hombres y mujeres en los buques de eslora inferior a 24 metros?

En lo que respecta al párrafo 31 del proyecto de recomendación, sería preferible que cada cubículo de retrete tuviese una puerta.

En lo que respecta al párrafo 40 del proyecto de recomendación, la expresión «de prevención de» debería sustituirse por las palabras «encaminados a eliminar en toda la medida de lo posible».

Nueva Zelanda. El Gobierno de Nueva Zelanda ha estado cooperando con la industria pesquera nacional para resolver los problemas relativos a las condiciones de trabajo y de vida de la tripulación a bordo de buques extranjeros fletados. El proyecto de convenio sería un instrumento útil, ya que proporcionaría un marco de protección mínima en lo que respecta a las condiciones de trabajo y empleo de la tripulación pesquera. Sin embargo, como ya se ha dicho antes, se corre el riesgo de que un proyecto de convenio excesivamente preceptivo no cuente con el apoyo de los empleadores.

NZCTU: Apoya las iniciativas tripartitas en curso encaminadas a promover las normas de trabajo decente en el sector pesquero.

Países Bajos. DFPB: Los interlocutores sociales de la industria pesquera neerlandesa reconocen que, en la práctica, son muchos los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros en calidad de trabajadores desplazados temporalmente, en

circunstancias que el proyecto de convenio deniega esta posibilidad al establecer que los propietarios de buques pesqueros han de firmar un acuerdo de trabajo (véase el artículo 20 del proyecto de convenio). Esta contradicción creará situaciones jurídicas poco claras para los pescadores, los propietarios de buques pesqueros y las agencias de empleo privadas de que se trate. Por un lado, el convenio no debería establecer quién debe ser la parte que contrata al pescador; por otro lado, a fin de proteger los derechos de los pescadores, el convenio debería establecer claramente que la responsabilidad contractual incumbe, en última instancia, al propietario del buque pesquero (en la acepción amplia del término, que se define en el apartado *d*) del artículo 1 del proyecto de convenio).

Panamá. CMP: Como se dispone en el párrafo 4 del anexo III, la aplicación debería hacerse extensiva u obligatoria a los buques menores de 24 metros que pasen largos períodos de tiempo en el mar, así como fuera de las aguas jurisdiccionales.

Papua Nueva Guinea. Está de acuerdo con las actuales disposiciones del proyecto de convenio, pero se debería considerar la situación de otros países insulares del Pacífico, para los cuales los requisitos establecidos pudieran resultar financieramente inviables.

Qatar. En el convenio se deberían establecer las obligaciones y deberes de los pescadores para con los propietarios de los buques, a fin de garantizar los derechos de las dos partes contratantes e instar a los propietarios de buques así como a las asociaciones y organizaciones que los representan a responder de forma espontánea y positiva a las disposiciones de este convenio.

Reino Unido. El convenio ha sido objeto de un intenso debate en dos reuniones anteriores de la Conferencia Internacional del Trabajo, por lo que los cambios que se introduzcan en el actual texto, que ya está considerablemente consensuado, deberían reducirse al mínimo indispensable para lograr un instrumento que sea ampliamente ratificable.

República Árabe Siria. Habría que tomar en consideración la posibilidad de no contratar a jóvenes para efectuar tareas que comportan riesgo, como el procesamiento de capturas a bordo de los buques y la manipulación de materiales peligrosos.

Sri Lanka. UFL y NFSM: Para los países en desarrollo es importante que el convenio trate de las condiciones de trabajo de los pescadores a bordo de buques de menos de 24 metros de eslora.

CWC: Dado que el proyecto de convenio ha sido objeto de intensos debates en dos reuniones anteriores de la Conferencia Internacional del Trabajo, se debería modificar el texto lo menos posible. Sin embargo, en líneas generales, está claro que la OIT debería ser mucho más activa en el sector pesquero y tratar por todos los medios de promover el trabajo decente para los pescadores.

Suriname. Las personas que viven en zonas y distritos interiores (de los países en desarrollo) utilizan a menudo los buques para el transporte y la pesca. Estas personas no suelen llevar un certificado médico que acredite su aptitud física para desempeñar determinadas tareas. En general, suele ocurrir que no haya ningún centro médico en las cercanías. En estas zonas resulta prácticamente imposible aplicar o hacer cumplir la legislación. Convendría que hubiese una cierta flexibilidad para los países en desarrollo en lo que respecta a la mayor parte de las disposiciones del convenio.

Tailandia. Sustitúyase en el artículo 25 de la versión inglesa la palabra «potable» por «drinking» antes de «water», para poner esta disposición de conformidad con el

texto del Convenio sobre el trabajo marítimo. Procédase de igual modo en el apartado *b)* del artículo 27. En el artículo 28, párrafo 1, sustitúyanse las palabras «darán pleno efecto» por las palabras «darán efecto en la medida de lo posible conforme a la condición del Miembro», ya que las disposiciones del anexo III son demasiado preceptivas y crean obstáculos para la ratificación. Obsérvese que el Convenio núm. 126 ha recibido muy pocas ratificaciones, debido a que contiene disposiciones demasiado detalladas y preceptivas, y que las disposiciones del anexo III del proyecto de convenio serían aún más estrictas.

Trinidad y Tabago. 1) La ECA señaló los problemas que había indicado el Japón en relación con las cifras de equivalencia entre la eslora y el arqueo bruto, lo que plantearía importantes dificultades para los países asiáticos. 2) En el anexo II («Acuerdo de trabajo del pescador»), los datos exigidos en los puntos *k)* a *m)* pudieran resultar difíciles de obtener, dado que la permanencia de los trabajadores a bordo de buques pesqueros de menos de 24 metros de eslora total suele ser transitoria. Además, habida cuenta de la definición de «pesca comercial», los datos solicitados en los puntos *k)* a *m)* también se solicitarían a las personas ocupadas en la pesca costera artesanal, actividad en la que las tripulaciones pueden cambiar de un día a otro. A pesar de su utilidad para proteger los intereses de los pescadores, pudiera resultar difícil facilitar los datos exigidos en los puntos *k)* a *m)*. 3) En el apartado *f)* del artículo 30, relativo a la atención médica, la prestación de atención médica gratuita a los pescadores que desembarquen en puertos extranjeros podría constituir una carga financiera y social para el Estado rector del puerto. Esto ocurriría sobre todo en los países en desarrollo en que el Estado rector del puerto presta apoyo a las operaciones de trasbordo, y donde muchos buques pesqueros extranjeros utilizan los puertos. Se recomienda modificar el apartado *f)* para tener en cuenta los costos de los servicios médicos que ha de financiar el propietario del buque. 4) Artículo 20: En relación con el acuerdo de trabajo escrito, se propone que un tercero firme como testigo de las firmas del pescador y del propietario del buque pesquero. También se propone que la cláusula se aplique a las empresas y a las transferencias de tripulación entre flotas. 5) Con respecto al apartado *b)* del párrafo 3 del artículo 32, se propone que dicho apartado se vuelva a redactar según los términos siguientes: «... asegurarse de que todo los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad y realizado simulacros de emergencia aprobados por la autoridad competente; ...».

Ucrania. En lo que respecta a la contratación y colocación de pescadores, el Convenio sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm. 179), y la Recomendación núm. 186 que lo complementa pueden aplicarse a la pesca comercial internacional.

Comentario sobre las respuestas a la pregunta 5

La Oficina observa que, aun cuando en las respuestas a esta pregunta se ha planteado un número considerable de cuestiones, sus comentarios se centrarán en la edad mínima, la utilización de las agencias de empleo privadas y las disposiciones en materia de control de la aplicación.

Edad mínima

En algunas respuestas se tradujo la preocupación en cuanto a que las disposiciones sobre edad mínima contenidas en el proyecto de convenio quizás no fuesen compatibles con las disposiciones del Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), o el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182). Esta cuestión se planteó también en la Mesa Redonda Tripartita.

La Oficina ha estudiado el texto de los dos instrumentos actuales, comparándolo con el proyecto de convenio, y no ha encontrado incongruencias entre ellos. Al respecto, la Oficina observa que, de acuerdo con el artículo 3 del Convenio núm. 138, los tipos de empleo o de trabajo que por su naturaleza o en razón de las condiciones en que se realizan pudieran resultar peligrosos para la salud, la seguridad o la moralidad de los menores son determinados en la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas. Asimismo, la Oficina desea llamar la atención sobre el párrafo 7 del artículo 9 del proyecto de convenio, en el que se estipula que:

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

La Oficina recuerda también el comentario que formuló al respecto en el Informe V (2A) presentado a la 93.^a reunión de la Conferencia ⁹.

Utilización de las agencias de empleo privadas

La cuestión de la utilización de las agencias de empleo privadas fue planteada tanto en las respuestas como durante la Mesa Redonda Tripartita. En particular, se manifestaron preocupaciones en cuanto a la forma en que se abarcaría en el proyecto de convenio el tipo de situaciones — al parecer, cada vez más comunes en algunos países — en las que los pescadores trabajan con arreglo a contratos suscritos no con los propietarios de los buques pesqueros, sino con terceras partes, que por lo general son agencias de empleo privadas. Los participantes en la Mesa Redonda debatieron sobre la pertinencia que tal vez tendría a este respecto el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), en particular en cuanto a la forma de abordar la cuestión. Se pidieron clarificaciones sobre la diferencia existente entre los servicios de contratación y los servicios de colocación (que son objeto del artículo 22 del proyecto de convenio), así como sobre las prestaciones que proporcionan los servicios de empleo privados de acuerdo con lo dispuesto en el apartado *b*) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio núm. 181. Los participantes se refirieron a las experiencias de sus países en lo relativo a los servicios de empleo privados, y pidieron clarificaciones sobre algunos aspectos de los mismos.

La Oficina observa que el párrafo 1 del artículo 1 del Convenio núm. 181 prevé que:

1. A efectos del presente Convenio, la expresión *agencia de empleo privada* designa a toda persona física o jurídica, independiente de las autoridades públicas, que presta uno o más de los servicios siguientes en relación con el mercado de trabajo:

- a*) servicios destinados a vincular ofertas y demandas de empleo, sin que la agencia de empleo privada pase a ser parte en las relaciones laborales que pudieran derivarse;
- b*) servicios consistentes en emplear trabajadores con el fin de ponerlos a disposición de una tercera persona, física o jurídica (en adelante «empresa usuaria»), que determine sus tareas y supervise su ejecución;
- c*) otros servicios relacionados con la búsqueda de empleo, determinados por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones más representativas de empleadores y de trabajadores, como brindar información, sin estar por ello destinados a vincular una oferta y una demanda específicas.

El artículo 22 del proyecto de convenio se refiere a los tipos de servicios descritos en el apartado *a*) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio núm. 181. Sin embargo, como

⁹ OIT: *Trabajo en el sector pesquero*, Informe V (2A), Conferencia Internacional del Trabajo, 93.^a reunión, Ginebra, 2005, página 90.

lo señalaron los empleadores participantes en la Mesa Redonda, el proyecto de convenio no se refiere a los servicios previstos en el apartado *b)* del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio núm. 181.

La Oficina llama la atención sobre el artículo 20 del proyecto de convenio, relativo al acuerdo de trabajo de los pescadores, cuyo texto es el siguiente:

Incumbirá a los propietarios de buques pesqueros la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado por el pescador y por el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste.

Una posible solución sería modificar este artículo, de manera que abarque el tipo de situaciones en que el acuerdo de trabajo se suscribe entre el pescador y un empleador o una tercera parte distinta del propietario del buque pesquero.

Durante la elaboración del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, se planteó una cuestión análoga, pero quizás no idéntica. La solución se incluyó en el apartado *a)* del párrafo 1 de la norma A2.1, «Acuerdos de empleo de la gente de mar», cuyo texto es el siguiente:

1. Todo Miembro deberá adoptar una legislación que exija que los buques que enarbolan su pabellón cumplan los requisitos siguientes:

- a)* cada marino que trabaje a bordo de buques que enarbolan su pabellón deberá tener un acuerdo de empleo de la gente de mar firmado por el marino y por el armador o un representante del armador (**o, si no son asalariados, una prueba de su relación contractual o de una relación similar) que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo, según los requisitos del presente Convenio;** [El énfasis es nuestro].

Ahora bien, la Oficina observa también que la definición de «propietario de buque pesquero» que figura en el proyecto de convenio y la definición de «armador» que figura en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, son distintas. En el primer caso, el texto de la definición incluida en el apartado *d)* del artículo 1 es el siguiente:

«la expresión «propietario de buque pesquero» designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra entidad o persona que, a efectos de la explotación del buque, haya asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, haya aceptado hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros de conformidad con el Convenio;»

En el Convenio sobre el trabajo marítimo, la definición incluida en el apartado *j)* del artículo II es la siguiente:

«el término *armador* designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, **independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.**» [El énfasis es nuestro].

Por otra parte, la Comisión tal vez estime oportuno tener en cuenta que la Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198), en su párrafo 4, prevé entre otras cosas que:

4. La política nacional debería incluir, por lo menos, medidas tendentes a:

[...]

- c)* adoptar normas aplicables a todas las formas de acuerdos contractuales, incluidas las que vinculan a varias partes, de modo que los trabajadores asalariados tengan la protección a que tienen derecho;

- d) asegurar que las normas aplicables a todas las formas de acuerdos contractuales estipulen a quién incumbe la responsabilidad por la protección que prevén;

Control de la aplicación

La Oficina observa que algunas respuestas se han referido a las disposiciones sobre el control por el Estado del puerto contenidas en el Código de Conducta para la Pesca Responsable, de carácter voluntario, de la FAO. Estas disposiciones, que aparecen en el artículo 8.3 del Código, titulado «Deberes del Estado del puerto», son las siguientes:

8.3.1. Para lograr los objetivos de este Código y ayudar a otros Estados a lograrlo, los Estados del puerto deberían adoptar, siguiendo procedimientos establecidos en su legislación nacional y de conformidad con el derecho internacional, incluyendo los acuerdos o arreglos internacionales pertinentes, las medidas que sean necesarias para ayudar a otros Estados a lograr los objetivos de este Código, y deberían comunicar a otros Estados la información sobre las regulaciones y medidas que han adoptado para tal fin. Al adoptar tales medidas, el Estado del puerto no debería discriminar, ni en la forma ni en la práctica, a los buques de ningún otro Estado.

8.3.2. Los Estados del puerto deberían prestar asistencia, según proceda, a los Estados del pabellón, de conformidad con su legislación nacional y el derecho internacional, cuando un buque pesquero se encuentre voluntariamente en un puerto o terminal costa afuera del Estado del puerto y el Estado del pabellón del buque solicite ayuda al Estado del puerto por lo que respecta al no cumplimiento de las medidas de conservación y gestión de alcance subregional, regional o mundial o de las normas mínimas acordadas internacionalmente en lo referente a la contaminación, la seguridad, la salud y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

COMENTARIOS ADICIONALES DE LA OFICINA

El examen del texto de los proyectos de convenio y de recomendación contenidos en el Informe IV (2B) puso de relieve varias otras cuestiones de redacción.

Texto del proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

PREÁMBULO

La Comisión tal vez estime conveniente examinar la pertinencia que podrían tener en el preámbulo los convenios y las recomendaciones adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo desde su 93.^a reunión ¹.

PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

DEFINICIONES

Artículo 1, apartado c)

La Comisión tal vez estime oportuno considerar la posibilidad de suprimir el texto de la definición que se encuentra después de la palabra «existan» (es decir, «, sobre las medidas que han de adoptarse para poner en práctica las disposiciones del Convenio y con respecto a cualquier excepción, exención u otra aplicación flexible permitida en virtud del Convenio»), ya que en las disposiciones sustantivas del proyecto de convenio se indica respecto de qué materias se han de celebrar consultas.

Artículo 1, apartado d)

La Oficina señala a la atención de la Comisión el comentario que figura al final de las respuestas a la pregunta 5, bajo el epígrafe «Utilización de las agencias de empleo privadas».

Artículo 1, apartado f)

Conciérne sólo al texto en inglés. La Oficina propone que, a fin de dar mayor claridad al texto, se añada una coma después de la palabra «arrangements». Esto permitiría disipar la ambigüedad de la versión inglesa resultante de una enmienda que fue adoptada durante la 92.^a reunión de la Conferencia, en 2004.

¹ Estos son: Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (núm. 186); Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 187); Recomendación sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 197); y Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198).

Artículo 1, apartados h) e i)

Las definiciones de «buque pesquero nuevo», en el apartado h), y de «buque existente», en el apartado i), se utilizan sólo en el anexo III. Por ende, deberían trasladarse a dicho anexo III.

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículos 3 y 4

La Oficina señala a la atención de la Comisión el comentario que ha incluido al final de las respuestas a la pregunta 1.

EDAD MÍNIMA

Véase el comentario de la Oficina que sigue a las respuestas a la pregunta 5, bajo el epígrafe «Edad mínima».

EXAMEN MÉDICO

La Oficina señala a la atención de la Comisión el comentario que ha incluido al final de las respuestas a la pregunta 2.

Además, la Oficina observa que la relación entre los artículos 11 y 12 podría ponerse más en evidencia si se añaden al comienzo de la primera oración del artículo 12 las palabras siguientes «Además de los requisitos establecidos en el artículo 11.».

PARTE IV. CONDICIONES DE SERVICIO

DOTACIÓN Y HORAS DE DESCANSO

La Oficina señala a la atención de la Comisión el comentario que ha incluido al final de las respuestas a la pregunta 3.

ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

Véase el comentario de la Oficina incluido al final de las respuestas a la pregunta 5, bajo el epígrafe «Utilización de las agencias de empleo privadas».

REPATRIACIÓN

La Oficina observa que, en función de los resultados del debate relativo a la «Utilización de las agencias de empleo privadas», tal vez sea necesario reformular las disposiciones relativas a la repatriación.

REMUNERACIÓN DE LOS PESCADORES

Artículo 23

Se refiere a la versión inglesa del proyecto de instrumento. La Comisión tal vez estime conveniente insertar la palabra «other» entre las palabras «or» y «regular», de manera que el final de la oración sea: «are ensured a monthly or other regular payment».

PARTE V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

La Oficina señala a la atención de la Comisión el comentario que ha incluido al final de las respuestas a la pregunta 4.

La Oficina observa que, a la luz del contenido de los artículos 26 y 27, el artículo 25 es al parecer redundante.

Se refiere a la versión inglesa del proyecto de instrumento. La Oficina observa que en el apartado *c)* del artículo 27 la palabra «shall» tal vez sea innecesaria, puesto que este auxiliar figura ya en la frase introductoria del artículo.

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

ATENCIÓN MÉDICA

Con respecto al apartado *c)* del artículo 30, el Comité de Redacción de la Comisión tal vez estime procedente examinar el texto exacto de la cita extraída de la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT/OMI/OMS).

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES

Se refiere a la versión inglesa del proyecto de instrumento. La Oficina considera que podría someterse al Comité de Redacción de la Comisión la posibilidad de modificar el texto de la versión inglesa, sustituyendo la expresión «risk evaluation» por la expresión «risk assessment».

SEGURIDAD SOCIAL

Artículos 35 y 36

Estos artículos tratan de la aplicación progresiva de las disposiciones en materia de seguridad social, pero no establecen plazos para llegar a una aplicación plena. La Comisión tal vez estime oportuno reformular estos artículos, en la eventualidad de que se modifique el ámbito de aplicación de las disposiciones del proyecto de convenio con la incorporación del enfoque de «aplicación progresiva».

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

Artículo 39

La Oficina observa que el texto podría ganar en claridad si comprendiera algún pasaje que relacionara de manera específica el artículo 39 con el artículo 38. Asimismo, las palabras «un acto voluntario, a una falta intencional o a mala conducta» podrían sustituirse por las palabras «una conducta indebida deliberada», lo que aseguraría la congruencia entre esta disposición y el apartado *b)* del párrafo 5 de la norma A4.2 («Responsabilidad del armador») del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006².

² La explicación de esta propuesta de modificación se encuentra en la clarificación aportada por la representante del Secretario General de la Conferencia, contenida en el párrafo 771 de las *Actas Provisionales* núm. 7, parte I, *Informe de la Comisión Plenaria*, Conferencia Internacional del Trabajo, 94.ª reunión (marítima), 2006.

PARTE VII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

Artículo 41

La Oficina observa que el texto del artículo 41 es en parte poco claro y confuso. En su versión actual, la primera oración del artículo 41 dice lo siguiente:

Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, ya sean buques de eslora igual o superior a 24 metros o buques que realicen habitualmente viajes a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado de abanderamiento o desde el borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

La Oficina propone que se considere la posibilidad de reformular el texto, según los términos siguientes:

Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que:

- a) tengan una eslora igual o superior a 24 metros; o
- b) naveguen habitualmente distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado de abanderamiento o desde el borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor,

lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, por lo que se refiere al cumplimiento de las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

Artículo 43

Se refiere sólo a la versión inglesa del proyecto de instrumento. Con respecto al párrafo 2 de este artículo, el Comité de Redacción de la Comisión tal vez estime conveniente sustituir la palabra «standards» por la palabra «requirements». Esto permitiría asegurar la congruencia de este párrafo con el párrafo 1 del mismo artículo, así como con las disposiciones del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en que también se utiliza la palabra «requirements»³.

La Oficina también señala a la atención de la Comisión el comentario que ha incluido al final de las respuestas a la pregunta 5, bajo el epígrafe «Control de la aplicación».

PARTE IX. DISPOSICIONES FINALES

Dado que el texto que aprobó la Comisión de la Conferencia en 2005 terminaba con el artículo 46 (relativo a los instrumentos que serían revisados por el nuevo instrumento), en el texto propuesto que figura en el Informe IV (2B) a la 96.^a reunión de la CIT (2007) no se han incluido los artículos finales que añadió el Comité de Redacción de la Conferencia de 2005 (artículos 47-54). Incumbirá al Comité de Redacción de la 96.^a reunión de la Conferencia, con arreglo al mandato que le confiere el artículo 6 del Reglamento de la Conferencia Internacional del Trabajo, insertar en el proyecto de instrumento las disposiciones finales habituales, teniendo en cuenta las decisiones pertinentes que tome la Comisión en esta reunión. Si la Comisión no entrega instrucciones en tal sentido, el Comité de Redacción de la Conferencia podría incluir las disposiciones relativas a la entrada en vigor que se presentaron a la Conferencia en su reunión de junio

³ Véase el Convenio sobre el trabajo marítimo, Regla 5.2.1 («Inspecciones en los puertos»), párrafos 1 y 2.

de 2005 (en las que se preveía que el instrumento entraría en vigor 12 meses después de la fecha en que el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo hubiera registrado las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberían ser Estados ribereños).

ANEXO II. ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

Cláusula q)

La Oficina considera que podría someterse al Comité de Redacción de la Comisión la posibilidad de armonizar la frase «national law or regulation» con la versión francesa, «*législation nationale*» (y por ende con la versión española, «*legislación nacional*»).

ANEXO III. ALOJAMIENTO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

Párrafo 78

La Oficina considera que podría someterse al Comité de Redacción de la Comisión la posibilidad de armonizar las versiones francesa e inglesa de este párrafo.

Texto del proyecto de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero

PREÁMBULO

Puesto que el párrafo 11 se refiere a la formación, la Comisión tal vez estime conveniente incluir en el preámbulo una referencia a la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126), que no se cita como instrumento que será revisado por el proyecto de recomendación.

PARTE I. CONDICIONES DE TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES PESQUEROS

PROTECCIÓN DE LOS JÓVENES

EXAMEN MÉDICO

Párrafo 8

Podría examinarse la necesidad de incluir o no el párrafo 8, relativo a un tema que parecería estar tratado ya en el apartado *e)* del artículo 11 del proyecto de convenio.

PARTE V. OTRAS DISPOSICIONES

Se ha añadido un nuevo párrafo, en el que se señala que en caso de que se adopte el proyecto de recomendación, este nuevo instrumento sustituirá la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005.

APENDICE

TRLSFS/2006/5

**Informe de la Mesa redonda tripartita interregional
sobre las normas laborales para el sector pesquero**

Ginebra
11-13 de diciembre de 2006

Resumen ejecutivo

Del 11 al 13 de diciembre de 2006, se celebró en la sede de la OIT en Ginebra la *Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero*. Adjunto a este documento figura el *Resumen del debate*, que aporta una exposición resumida de los principales puntos planteados durante dicha consulta tripartita informal.

Antecedentes

El proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero no fue adoptado en la 93.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo debido a la falta de quórum. Tras el resultado de la votación, la Conferencia aprobó la moción de solicitar al Consejo de Administración que incluyese en el orden del día de la 96.^a reunión de la Conferencia, en 2007, un punto sobre el trabajo en el sector pesquero basado en el informe de la Comisión del Sector Pesquero de la 93.^a reunión.

En su 294.^a reunión, celebrada en noviembre de 2005, el Consejo de Administración inscribió en el orden del día de la 96.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, que se celebrará en junio de 2007, un punto relativo al trabajo en el sector pesquero, con miras a la adopción de un convenio complementado por una recomendación. También decidió que la Conferencia debería basar su debate en el informe de la Comisión del Sector Pesquero de la 93.^a reunión, así como en los resultados de posteriores consultas tripartitas celebradas sobre el particular.

En mayo de 2006, la Oficina celebró consultas informales con los empleadores, los trabajadores y los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental para debatir el modo en que este tipo de consultas podía llevarse a cabo de manera eficaz y oportuna.

A tenor de las decisiones y consultas arriba mencionadas, en octubre de 2006 la Mesa del Consejo de Administración convino en convocar la *Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero*.

El objetivo de la Mesa Redonda era celebrar consultas en relación con el proyecto de convenio y de recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero con antelación a la 96.^a reunión de la Conferencia en junio de 2007. Esta reunión estuvo compuesta por los siguientes miembros: ocho representantes gubernamentales de Estados Miembros de la OIT, designados a

nivel de región, previa consulta con los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental, ocho representantes de los empleadores y ocho representantes de los trabajadores designados por sus Grupos respectivos. Los coordinadores regionales del Grupo Gubernamental, o sus representantes, participaron en condición de observadores con derecho a hacer uso de la palabra en nombre de cualquier país perteneciente a sus Grupos respectivos. También participó un observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación. El Presidente, que no pertenecía a ninguno de los ocho países de los representantes gubernamentales, fue el capitán Nigel Campell, de Sudáfrica.

A continuación se destacan algunas de las principales cuestiones debatidas. Este texto debería leerse conjuntamente con el *Resumen del debate*.

Principales cuestiones debatidas

En la Mesa Redonda reinó un ambiente muy positivo y constructivo. Los participantes deseaban determinar el camino a seguir para lograr la adopción en 2007 de un convenio y de una recomendación que fuesen ampliamente ratificados y que contribuyesen a asegurar la protección de los derechos e intereses de todos los pescadores. La Oficina había facilitado a los participantes un resumen de las respuestas recibidas a un cuestionario sobre el proyecto de convenio que había sido enviado a los Estados Miembros de la OIT en junio de 2006. Las preguntas estaban centradas en cuestiones que habían planteado dificultades en la reunión de la Conferencia celebrada en 2005.

En el curso de la Mesa Redonda, los participantes se hicieron eco de la importancia de seguir celebrando consultas informales e intercambios de información hasta la reunión de la Conferencia, en junio de 2007.

Enfoque de aplicación progresiva

La Mesa Redonda debatió la posibilidad de incorporar en el proyecto de convenio lo que en el curso de la reunión se denominó «enfoque de aplicación progresiva». Los empleadores insistieron en que dicho enfoque permitiría que los Estados, bajo condiciones específicas, aplicaran progresivamente determinadas disposiciones del convenio durante un período de tiempo establecido, lo que llevaría a una ratificación más amplia. La presentación sobre este enfoque que hicieron los empleadores está reproducida en el anexo I al Resumen. Los participantes pidieron que se les aclarasen varios aspectos de la propuesta, en particular en relación con el nivel básico de protección dispensada a los pescadores y las posibles repercusiones en la actividad de control por el Estado rector del puerto. Existía una voluntad general de examinar más detenidamente el «enfoque de aplicación progresiva» y de explorar la posibilidad de incorporar este enfoque en el convenio.

Examen médico y certificado médico

La Mesa Redonda debatió las condiciones en las cuales podría preverse un cierto grado de flexibilidad con respecto a la obligación de que los pescadores estuviesen en posesión de un certificado médico. El debate se centró en la posibilidad de prever exenciones para algunos pescadores o buques pesqueros en aquellos casos en que no se contase con la infraestructura necesaria para realizar exámenes médicos y expedir certificados médicos. El debate también condujo a la propuesta de los representantes de los empleadores y de los trabajadores de que el enfoque de aplicación progresiva antes mencionado aportase dicha flexibilidad.

Dotación y horas de descanso

La Mesa Redonda debatió la posibilidad de revisar el artículo 14 del proyecto de convenio. Dicha revisión incluía estudiar cómo tomar en consideración la necesidad de desviarse de la aplicación estricta del texto existente cuando se dieran determinadas razones de seguridad y de operación del buque. Se consideró la posibilidad de basarse, según se considerase oportuno, en algunas disposiciones de la norma A2.3 «Horas de trabajo y de descanso» del Convenio sobre el

trabajo marítimo, de 2006, y en especial en el párrafo 14. Por lo general, se tenía la impresión de que con respecto a esta cuestión se estaban haciendo progresos y de que se seguiría avanzando a través de la celebración de consultas informales.

Alojamiento

La Mesa Redonda debatió si era necesario introducir cambios en el artículo 28 o en el anexo III del proyecto de convenio, o en ambos, en particular con respecto a las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto/eslora reproducidas en el párrafo 7 del anexo III. Para ayudar a que los participantes entendiesen su postura, el Gobierno del Japón aportó información técnica adicional a la Mesa Redonda, que está reproducida en el anexo II del *Resumen del debate*. Los participantes examinaron la cuestión de si la disposición sobre «equivalencia sustancial» que figuraba en el artículo 28, o quizás otras posibles disposiciones, podrían utilizarse para abordar esta cuestión a satisfacción de todas las partes. Se consideró que la celebración de consultas informales al respecto sería positiva.

Otras cuestiones

La Mesa Redonda debatió la cuestión de cómo las agencias de empleo privadas, cada vez más utilizadas en el sector pesquero en algunos países, podían ser tenidas en cuenta en el convenio. Los participantes debatieron la posible relación entre otras normas de la OIT, como el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), y el proyecto de convenio, y pidieron que se les aclarase la diferencia entre los servicios de contratación y de colocación y los servicios privados de empleo, de conformidad con la definición del artículo 1, párrafo 1, b) del Convenio núm. 181. Los participantes describieron sus experiencias nacionales con las agencias de empleo privadas y pidieron que se les esclarecieran algunos aspectos.

Otras cuestiones planteadas se referían a las disposiciones relacionadas con la formación y la edad mínima, y se han recogido en el *Resumen del debate*.

Continuación de las consultas

Se insistió en la importancia de seguir celebrando consultas informales entre las organizaciones de empleadores y de trabajadores y sus representantes y de alentar tales consultas. Se propuso también que los coordinadores regionales gubernamentales desempeñasen un papel a la hora de facilitar la comunicación entre los gobiernos. Para favorecer este intercambio de información, la Oficina ha incluido una lista de los participantes en la Mesa Redonda en un anexo al *Resumen del debate*. Asimismo, en la reunión se hizo hincapié en la importancia de que durante la Conferencia se asignase tiempo suficiente a los debates bilaterales y de los Grupos.

Resumen del debate

Observaciones preliminares

1. La Secretaria General Adjunta de la Reunión dio la bienvenida a los participantes en la *Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero*. Recordó las circunstancias que habían conducido a la celebración de la misma, y destacó la oportunidad que brindaban estas consultas informales para reflexionar sobre lo logrado hasta la fecha, examinar con cierto grado de detalle una serie de puntos sobre los cuales todavía no se había alcanzado consenso y explorar posibles caminos que permitiesen a los mandantes tripartitos cumplir sus objetivos. La finalidad de la reunión era facilitar la labor de la Comisión de la Conferencia en junio de 2007. La oradora concluyó presentando al Presidente de la Mesa Redonda, el capitán Nigel Campbell, de Sudáfrica.
2. El Presidente dio la bienvenida a los participantes y les recordó la necesidad de centrarse en las cuestiones que guardasen relación con cada sesión, a fin de aprovechar plenamente el breve tiempo acordado a la Mesa Redonda.
3. El Secretario Ejecutivo presentó los documentos de referencia para la Mesa Redonda, a saber: *Informe de la Comisión del Sector Pesquero, Actas Provisionales* núm. 19, Conferencia Internacional del Trabajo, 93.ª reunión, 2005; *Trabajo en el sector pesquero*, Informe IV (1), Conferencia Internacional del Trabajo, 96.ª reunión, 2007, que contenía el cuestionario enviado a los Estados Miembros de la OIT en 2006, y «Resumen preliminar de las respuestas», en el que se recogían las respuestas recibidas al 20 de octubre de 2006, remitidas por cerca de 50 Estados Miembros y por 20 organizaciones de empleadores y de trabajadores. Posteriormente, la Oficina había recibido las respuestas de al menos otros 12 países, las cuales se iban a incluir en el informe que se presentaría a la Conferencia.
4. Los empleadores señalaron que el texto de 2005 había fracasado debido a que varios países que en conjunto representaban a la mayoría de los pescadores del mundo no habían podido aceptar el texto adoptado por la Comisión de la Conferencia. Los empleadores se habían abstenido, por considerar que sería imposible obtener una ratificación amplia del instrumento. Los objetivos del proyecto de convenio eran (y seguían siendo) aportar soluciones a diversas cuestiones relacionadas con la protección laboral de los pescadores y asegurar la eficacia del instrumento para la mayoría de los pescadores del mundo. Las condiciones para que el convenio lograra su propósito eran que éste fuese suficientemente amplio y flexible, tomase en consideración las diferencias entre las flotas pesqueras y los tipos de pesca, se basase en principios cuya aplicación pudiera adaptarse a la diversidad de condiciones económicas y sociales de los países, y no fuese excesivamente prescriptivo. El proyecto de 2005 había sido demasiado ambicioso y no había satisfecho estas condiciones. Por consiguiente, era necesario adoptar un nuevo enfoque. Los empleadores habían formulado las propuestas siguientes: que los debates de 2007 se basasen en el texto de 2005, que algunas disposiciones estuviesen sujetas a una «cláusula de desarrollo» (por ejemplo, las relativas a la edad mínima y a algunos aspectos del estado de salud, la dotación y las horas de descanso, los acuerdos de trabajo de los pescadores, el alojamiento y la comida, la atención médica, la seguridad y salud en el trabajo y la prevención de accidentes laborales, la seguridad social, y las enfermedades, lesiones y muertes relacionadas con el trabajo), que se adoptase un enunciado alternativo para definir los requisitos nacionales y regionales específicos, que se diera más flexibilidad a determinadas disposiciones (por ejemplo, las relativas al examen médico, la dotación y las horas de descanso y los acuerdos de trabajo de los pescadores), y que el anexo III se incluyese total o parcialmente en una recomendación. La presentación de los empleadores figura en el anexo I.
5. El Grupo de los Trabajadores manifestó su satisfacción por la Mesa Redonda, que se ocuparía de examinar las respuestas al cuestionario, pero observó que ésta no tenía mandato para adoptar decisión o conclusión alguna. A su juicio, era apropiado que fuese así, ya que muchos de los gobiernos que habían participado activamente en la Conferencia no estaban presentes en esta reunión. También confiaba en que ésta permitiese un intercambio abierto de opiniones. El Grupo observó que se había llegado a la situación actual debido a que en la

Conferencia no hubo quórum, por un voto, lo que impidió la adopción del convenio. Los trabajadores también observaron que alrededor del 50 por ciento de las respuestas reflejaban que los interesados estaban satisfechos con el texto de 2005 o deseaban introducir los mínimos cambios posibles. Si bien los trabajadores coincidían con esta postura, estaban dispuestos a estudiar el modo de resolver algunas de las dificultades planteadas. No obstante, consideraban que ello no debería hacerse menoscabando en lo esencial las disposiciones del actual texto. El orador señaló que, desde la última reunión, la OIT había adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, con el propósito de que constituyese el cuarto pilar del régimen normativo para el transporte marítimo a escala mundial. La pesca era una actividad peligrosa y los pescadores también tenían derecho a un trabajo decente. Los trabajadores confiaban en que el convenio de la OIT sobre el trabajo en el sector pesquero reflejase esta situación y contribuyese a combatir los problemas fundamentales que afectaban a la industria. Los trabajadores reconocieron asimismo que el convenio pretendía abarcar muchas operaciones de pesca y que, en la práctica, las actividades pesqueras de pequeña escala diferían de la pesca industrial, en cuyo marco, los pescadores a menudo vivían y trabajaban a bordo de los buques durante largos períodos. Por consiguiente, el convenio debía aportar la protección necesaria. Por último, el Grupo de los Trabajadores confiaba en que la Mesa Redonda contribuyese de manera significativa a asegurar que la reunión de junio de la Conferencia se desarrollase sin contratiempos y arrojase buenos resultados.

6. En sus declaraciones preliminares, varios representantes gubernamentales, se felicitaron de disponer de una oportunidad para debatir estas cuestiones. Un Gobierno, que en 2005 había tenido serias reservas con respecto al proyecto de texto aprobado por la Comisión del Sector Pesquero, señaló que adoptaría un nuevo enfoque y contribuiría a lograr su ratificación a condición de que en el proyecto de instrumento se recogieran las propuestas de su delegación. Otro Gobierno, que había apoyado el proyecto de 2005, manifestó que habría que hacer cuanto fuese posible a fin de proponer un proyecto de texto que constituyera una buena base de trabajo para las negociaciones de la Comisión y desembocara en la adopción de un convenio. Era cierto que había diferencias entre las condiciones económicas y sociales de los países, así como entre las flotas pesqueras y los tipos de pesca practicadas, pero también era cierto que los productos del sector se distribuían en todo el mundo. No había que restar importancia al vínculo entre las condiciones de trabajo y la distribución mundial del sector pesquero. A fin de salvaguardar los derechos de los pescadores, su delegación apoyaba la adopción de un convenio con disposiciones de aplicación flexible, que pudiese ser fácilmente ratificable, y puesto en práctica y cumplido de manera uniforme. Por lo que se refería a los buques sujetos al control por el Estado rector del puerto, los Estados del pabellón y los Estados del puerto necesitaban contar con disposiciones homogéneas que garantizaran la necesaria certidumbre normativa. Al mismo tiempo, para ganar flexibilidad se podrían incluir el concepto de «equivalencia sustancial» utilizado en el Convenio núm. 147 y las cláusulas de flexibilidad contenidas en el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006.
7. El observador de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) recordó a los participantes que seguían adelante los trabajos conjuntos de la FAO, la OIT y la OMI con respecto al *Código de Seguridad para pescadores y buques pesqueros*, 2005, y las *Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños*, 2005. Dado que algunos elementos que figuraban en estos documentos se incluían también en el proyecto de convenio, era importante asegurar la congruencia entre los tres textos. El orador también señaló a la atención de los participantes el nuevo proyecto de recomendaciones de seguridad para buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y buques pesqueros sin cubierta, que estaban preparando conjuntamente la FAO, la OIT y la OMI, y cuya finalización estaba prevista para 2009 (véase: www.sigling.is/fvs-iscg). Quizás sería necesario volver a examinar algunos aspectos de dicho proyecto de recomendaciones de seguridad como seguimiento a la Conferencia Internacional del Trabajo en 2007, a fin de

garantizar su coherencia con los proyectos de convenio y recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero.

Pregunta 1: En el texto del proyecto de convenio sobre el trabajo en el sector pesquero se prevé, en la Parte I (Definiciones y ámbito de aplicación), la posibilidad, con arreglo a ciertas condiciones, de que la autoridad competente exima de algunas disposiciones del convenio o de todas ellas a ciertos buques o a ciertas categorías de pescadores. ¿Habría que introducir un mayor grado de flexibilidad en el ámbito de aplicación del proyecto de convenio? De ser así, sírvase indicar con respecto a qué disposiciones y con arreglo a qué condiciones

8. El Secretario Ejecutivo presentó una síntesis de las respuestas recibidas.
9. Los empleadores y los trabajadores estuvieron de acuerdo en que la pregunta se refería a la forma de plantear la noción de «cláusula de desarrollo»¹.
10. Cuando se pidió a los empleadores que aportaran más detalles sobre los elementos principales de las posibles disposiciones que introducirían el concepto de «aplicación progresiva» en el convenio, dijeron que podría tratarse, por ejemplo, de disposiciones en virtud de las cuales un país podría, en una primera etapa, ratificar el convenio y luego, previa celebración de consultas, aplicar progresivamente algunas disposiciones del convenio en la medida en que algunos factores, como su economía, sistema educativo, servicios de salud, capacidad tecnológica y servicios administrativos, educativos y técnicos, estuviesen lo suficientemente desarrollados u organizados para permitir la aplicación de la disposición en cuestión. El convenio también podría establecer que en la primera memoria que se presentara a la OIT debería indicarse todo lo que no se hubiese aplicado, explicando las razones. En las memorias posteriores se señalaría no sólo lo que se hubiese aplicado, sino también las medidas adoptadas para aplicar progresivamente las disposiciones no aplicadas en su totalidad. Las memorias también deberían reflejar las posturas respectivas de las organizaciones más representativas de los pescadores y de los propietarios de buques pesqueros. Los empleadores señalaron que dichas disposiciones implicaban que su propia postura, tal y como la habían explicado anteriormente, se sumaba a lo dispuesto en el artículo 3 en su versión actual.
11. Un representante gubernamental observó que ningún participante en la Mesa Redonda había cuestionado el concepto del control por el Estado rector del puerto, ni tampoco la cláusula de «trato no más favorable» en lo relativo a los buques pesqueros. Al parecer, había aceptación del principio de «aplicación progresiva». No obstante, hacía falta indicar con claridad qué buques quedarían sujetos a dicho control. Usando como ejemplo la práctica de su propio país, explicó que todos los buques pesqueros, independientemente de su pabellón, recibían el mismo trato dado a los que enarbolaban el pabellón nacional. Cualquier otro enfoque sería fuente de confusión. Todos los demás representantes gubernamentales que intervinieron en el debate confirmaron este principio.
12. El portavoz de los trabajadores suscribió estas opiniones.
13. Algunos gobiernos se refirieron a la posibilidad de que a los buques con pabellón extranjero se les aplicasen normas de inspección distintas de las que rigiesen para los buques con pabellón nacional.
14. Un representante gubernamental indicó que, desde 1996, los accidentes más graves registrados en las aguas de su país por buques pesqueros de eslora superior a 24 metros los habían sufrido buques con pabellón extranjero. Sin perjuicio de reconocer que algunos

¹ En adelante, para evitar posibles confusiones, se sustituirá la expresión «cláusula de desarrollo» por la expresión «aplicación progresiva».

países necesitaban contar con flexibilidades por razones económicas y sociales, era importante que, en aras de la seguridad y la salud, se asegurara un trato equitativo a los buques nacionales y extranjeros. Otra representante gubernamental se refirió a la posibilidad de que los inspectores del Estado del puerto se vieran confrontados a situaciones complejas en el caso de que distintas disposiciones del convenio se aplicaran a flotas distintas, como ocurriría si algunos Estados de abanderamiento decidieran eximir a sus propias flotas del cumplimiento de ciertas disposiciones. Una coordinadora gubernamental regional insistió en la necesidad de dotarse de regímenes de inspección equitativos aplicables a los buques nacionales y los buques extranjeros. Indicó que la equidad de tales regímenes podía sustentarse en las directrices de la OIT sobre inspección con arreglo al Convenio núm. 147.

15. El Presidente observó que situaciones como las citadas distaban mucho de ser excepcionales, pero hizo hincapié en que no deberían existir normativas de inspección diferenciadas. Pidió a la Oficina que clarificara qué disposición del proyecto de convenio permitiría abordar esta cuestión.
16. El Secretario Ejecutivo señaló que la disposición aplicable sería el artículo 44, que preveía lo siguiente: «Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de Estados que no hayan ratificado el convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de Miembros que lo hayan ratificado». Por consiguiente, era claro que el proyecto de convenio no preveía para los buques pesqueros extranjeros un trato más favorable que el que se diera a los buques de la flota nacional de los Miembros ratificantes.
17. Un representante gubernamental dijo que comprendía las preocupaciones señaladas por los oradores gubernamentales que lo habían precedido, pero consideraba que la respuesta tal vez consistía en clarificar cuáles serían los buques que quedarían sujetos al control por el Estado rector del puerto. Además, propuso que, tras la adopción del convenio y la recomendación, la Conferencia adoptase una resolución en la que se invitase a la OIT a elaborar directrices en materia de inspección.
18. Los empleadores insistieron en que todo país que dispusiera de los medios necesarios para poner en práctica el convenio debería hacerlo con respecto a la totalidad de sus disposiciones, independientemente de que fuera un país desarrollado o en desarrollo. Los empleadores, respondiendo a los oradores que los precedieron, indicaron que quizás no cabría prever flexibilidad con respecto a los buques que hiciesen escala en puertos extranjeros. Seguía planteada la cuestión de qué tipo de régimen de inspección sería aplicable a los buques extranjeros que en la práctica no hiciesen escala en los puertos.
19. Otro coordinador gubernamental regional manifestó su confianza en que las deliberaciones pudieran extenderse a la diversidad de entornos en que se llevaban a cabo las actividades pesqueras, que no se limitaban a los océanos, sino que comprendían también los lagos, ríos y otras masas de aguas interiores.
20. El Presidente dijo que compartía la postura de su país en materia de inspección, la que podía resumirse como «un trato no más favorable que el que se da a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón nacional». Todo buque extranjero que fuera a pescar en las aguas de su país debía cumplir las normativas vigentes en éste.
21. Un representante gubernamental aclaró que su país no aplicaba grado alguno de flexibilidad en las inspecciones a buques pesqueros, y señaló que la pesca en las aguas territoriales estaba autorizada únicamente a los buques pesqueros que enarbolaban el pabellón de su país, lo que conllevaba para éstos la obligación de llevar a bordo a un porcentaje mínimo de trabajadores nacionales.
22. Otra cuestión importante planteada por algunos gobiernos se refería a la inclusión o exclusión de los «pescadores independientes», con arreglo al artículo 3 del proyecto de convenio. Este era el único campo en el que tal vez habría que prever un grado de flexibilidad; de hecho, en sus respuestas, dos gobiernos habían propuesto al parecer la exclusión, o posible exclusión, de los independientes.

23. El portavoz de los empleadores observó que el texto del proyecto de convenio de 2005 había incluido con perfecta claridad a los pescadores independientes, aun cuando se había reconocido que, en algunos casos, éstos quizás no tendrían la capacidad de cumplir las disposiciones del instrumento. El portavoz de los trabajadores estuvo de acuerdo con el portavoz de los empleadores en cuanto a que el proyecto de convenio de 2005 había incluido a los pescadores independientes, con la excepción de los señalados en el artículo 19.

Pregunta 2: Los artículos 10, 11 y 12 del proyecto de convenio se refieren al examen médico de los pescadores. ¿Cree usted necesario introducir una mayor flexibilidad en estos artículos? De ser así, sírvase precisar en qué disposiciones en particular y con arreglo a qué condiciones

24. El Secretario Ejecutivo dio una visión de conjunto de las respuestas recibidas en relación con los artículos 10, 11 y 12.
25. Al discutir el proyecto de texto, los empleadores se habían preguntado si era posible que el nuevo convenio aportase protección a más del 50 por ciento de los pescadores. Basándose en este principio, habían llegado a la conclusión de que la cuestión clave era la existencia de la infraestructura necesaria para realizar exámenes médicos y expedir certificados médicos. En su respuesta al cuestionario, el Gobierno del Reino Unido había propuesto modificar los párrafos 2 y 3 del artículo 10. Los empleadores apoyaban la modificación del párrafo 2, a tenor de la propuesta, pero no consideraban que fuera necesaria la referencia a la eslora del buque y a la duración del viaje contenida en el párrafo 3. Lo único que importaba era la existencia (o no existencia) de una infraestructura adecuada.
26. A juicio de los trabajadores, el proyecto de texto era suficientemente flexible, opinión que venía refrendada por la mayoría de las respuestas. No obstante, estaban dispuestos a debatir la cuestión en el contexto de la posible «aplicación progresiva», tal y como proponían los empleadores.
27. Los empleadores señalaron que habían sugerido la introducción del concepto de «aplicación progresiva» en determinadas disposiciones, a fin de que aquellos países cuya infraestructura e instituciones no estuvieran lo suficientemente desarrolladas para poder aplicar disposiciones o cumplir requisitos concretos pudiesen, no obstante, ratificar el convenio. Dichas cláusulas ofrecerían a esos Estados la posibilidad de aplicar paulatinamente dichas disposiciones o requisitos en un determinado período de tiempo. Sus avances se supervisarían en el marco del diálogo social y de la presentación de memorias a la OIT.
28. En respuesta a una solicitud de clarificación, el representante de la Consejera Jurídica expuso brevemente los distintos tipos de cláusulas de flexibilidad que se utilizaban en las normas de la OIT, con arreglo al párrafo 3 del artículo 19 de la Constitución. Dio algunos ejemplos de disposiciones de flexibilidad, como las que permitían exclusiones respecto del ámbito de aplicación (ya fuera en el momento de la ratificación, mediante declaración, o después de la misma). Las exclusiones en el momento de la ratificación tenían la ventaja de que hacían públicas las restricciones de que sería objeto el ámbito de aplicación, en la medida en que debían comunicarse a todos los Estados Miembros, a fin de poner en su conocimiento cuál era el nivel de compromiso asumido por el Estado ratificante. Aun cuando las exclusiones tras la ratificación no comportaban el mismo nivel de notificación pública, casi siempre preveían la obligación de los Estados Miembros de comunicar una información completa a la Oficina en las memorias presentadas con arreglo al artículo 22; en otras palabras, pasaban a ser objeto de examen por el mecanismo de control de la OIT. Si bien existían precedentes de obligaciones que podían aplicarse progresivamente, éstos no eran explícitos en cuanto a la definición de las etapas de avance o aplicación a que se habían referido los empleadores.
29. Cuando se les preguntó su opinión sobre la propuesta del Gobierno del Reino Unido, los empleadores afirmaron que ésta no se limitaba a exonerar de la obligación de expedir

certificados, sino que se refería tanto al examen médico como al certificado. Algunos países tenían dificultades para habilitar la infraestructura necesaria, y una reglamentación demasiado estricta podría dificultar su ratificación del convenio. En el caso de no existir un mecanismo para determinar la existencia de una infraestructura médica nacional, la Conferencia podría optar por crear dicho mecanismo. Otra opción consistiría en prever períodos de gracia de cinco o diez años.

30. Se pidió a la Oficina que aclarase su interpretación de la propuesta del Gobierno del Reino Unido. Un representante de la Oficina explicó que el certificado era el resultado de un examen, por lo que la propuesta de eximir de la obligación de expedir certificados también debería abarcar al propio examen.
31. Los trabajadores señalaron que no apoyaban el enunciado de la propuesta hecha por el Gobierno del Reino Unido. En términos generales, estaban dispuestos a introducir una «cláusula de desarrollo», pero a condición de que se cumpliesen algunos criterios. Tal cláusula debería hacer referencia al nivel de desarrollo e infraestructura del país, ser limitada en el tiempo, estar justificada objetivamente y tener ciertos límites en relación con el tamaño del buque y el área y tipo de operación. En cualquier caso, sólo deberían otorgarse excepciones previa consulta con los interlocutores sociales.
32. A un representante gubernamental le preocupaba que el establecimiento de distinciones entre países en desarrollo y países desarrollados se revelase arbitraria en este contexto. Los empleadores respondieron que la disposición no se referiría específicamente a los países en desarrollo, sino a países que no contaban con la infraestructura necesaria.

Pregunta 3: El artículo 14 del proyecto de convenio se refiere a la dotación mínima y al mínimo de horas de descanso para ciertas categorías de buques pesqueros. ¿Considera usted que deberían introducirse cambios en este artículo? De ser así, sírvase indicar los cambios que propone y precisar los motivos de los mismos

33. El Secretario Ejecutivo dio una visión de conjunto de las respuestas recibidas en relación con el artículo 14.
34. Los empleadores recordaron a los participantes la naturaleza de la actividad pesquera y afirmaron que el mínimo de horas de descanso que preveía el proyecto de convenio planteaba problemas. El sector había cambiado de forma sustancial en el último decenio, y los costos de mano de obra habían pasado a ser considerables. Los propietarios de buques pesqueros no podían permitirse tener un exceso de tripulación a bordo. La disposición debería ajustarse para reflejar esta realidad. En su respuesta, el Gobierno del Reino Unido había subrayado la importancia de las exenciones, y su texto era más claro que la redacción actual, que utilizaba la expresión poco exacta de «requisitos alternativos». Era importante que tanto los empleadores como los trabajadores y sus representantes respectivos disfrutasen del derecho de exención con respecto a estos requisitos.
35. Los trabajadores estuvieron de acuerdo con el Presidente, que recordó a los participantes que la fatiga estaba considerada como la causa principal de los accidentes marítimos. Conscientes de las preocupaciones de los empleadores, estaban abiertos al debate. La propuesta contenida en la respuesta del Gobierno de China parecía interesante, así como la sugerencia incluida en la respuesta del Gobierno de Nueva Zelanda, de establecer un «plan de gestión de la fatiga». Con todo, en ambos casos sería de utilidad contar con explicaciones adicionales.
36. En respuesta a una solicitud de aclaración, el representante de la Consejera Jurídica citó la definición de «autoridad competente» que contenía el artículo 1, *b*), del proyecto de convenio, y señaló que dicha definición no discreparía con los requisitos más restrictivos de la directiva de la UE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo

(2003/88/CE), en la medida en que exigía que las excepciones se establecieran mediante disposiciones legales, reglamentarias o administrativas.

37. Los empleadores señalaron que la propuesta contenida en la respuesta del Gobierno del Reino Unido pretendía garantizar la compatibilidad entre el futuro convenio y la directiva de la UE. Un representante gubernamental consideraba que dicha propuesta era suficientemente amplia, mientras que otro representante gubernamental señaló que el párrafo 2 del artículo 6 también aseguraba la compatibilidad con la directiva.
38. Un representante gubernamental apoyó la postura de los empleadores y señaló que era difícil determinar qué «requisitos alternativos» podrían establecerse, habida cuenta de que en el párrafo 2 se preveía un número absoluto de horas de descanso.

Pregunta 4: El artículo 28 del proyecto de convenio y el anexo III del mismo se refieren al alojamiento a bordo de buques pesqueros

a) *Sírvase indicar si considera necesario modificar esas disposiciones. De ser así, sírvase precisar qué disposiciones habría que modificar y por qué motivo*

39. El Secretario Ejecutivo hizo una síntesis de las respuestas recibidas con respecto al artículo 28 y el anexo III.
40. Los empleadores señalaron que tenían reservas con relación a determinados aspectos de las disposiciones sobre el alojamiento. Al respecto, esperaban que los gobiernos de los países asiáticos, y en especial el Gobierno del Japón, hicieran propuestas de posibles soluciones.
41. Los trabajadores informaron a la reunión que habían mantenido conversaciones con el Gobierno del Japón, y que se estaba avanzando en la preparación de una propuesta global sobre estas disposiciones.
42. Un representante gubernamental indicó que le parecían alentadores los avances arrojados por las conversaciones entre los trabajadores y el Gobierno del Japón, y que esperaba que las soluciones que se propusieran fuesen también aceptables para los empleadores. En el Convenio núm. 147 y en su Protocolo de 1996 se había incluido una disposición de «equivalencia substancial», principio que también figuraba en los Convenios núms. 92 y 133 sobre el alojamiento de la tripulación, incluidos en los anexos respectivos del Convenio núm. 147 y su Protocolo de 1996. Deseaba saber cómo procedía la Comisión de Expertos para aplicar la «equivalencia substancial» a los valores numéricos recogidos en estos convenios y también por qué motivo la inclusión de una disposición de «equivalencia substancial» no aportaría un grado de flexibilidad suficiente a la aplicación de los requisitos en materia de alojamiento. Asimismo, observó que sería preferible que los buques pesqueros construidos en un país o región cualquiera pudieran venderse abiertamente en el mercado internacional de segunda mano.
43. Un representante gubernamental dijo que el principal problema planteado por el proyecto de instrumento se refería a la inclusión de ciertas cifras específicas en las disposiciones sobre el alojamiento. En todo caso, su Gobierno preferiría que los valores indicados fueran cifras realistas, que pudieran aplicarse de forma estricta, en vez de recurrir a la disposición de equivalencia substancial contenida en el párrafo 2 del artículo 28.
44. El Consejero Jurídico Adjunto, respondiendo a una pregunta relativa a la aplicación del principio de equivalencia substancial en lo concerniente a los parámetros numéricos, en el marco de la jurisprudencia de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones, se remitió al texto del *Estudio general* de 1990, titulado *Normas del trabajo en los buques mercantes*. En particular, citó el párrafo 77 de dicho *Estudio general*, cuyo tenor es el siguiente: «... algunas normas de los convenios del anexo tienen elementos cuantificables explícitos, con respecto a los cuales puede ser posible determinar que la equivalencia substancial implica un compromiso inferior al cien por cien; esto podría

aplicarse, por ejemplo, a la duración del período de pago de prestaciones, o a la tasa de las mismas, en los Convenios núms. 55, 56 y 130; o a algunos de los detalles de las dimensiones de los dormitorios en el artículo 10 del Convenio núm. 92; puede aplicarse incluso a la periodicidad de los exámenes médicos estipulada en el Convenio núm. 73». Añadió que, aun cuando holgaba decirlo, la Comisión de Expertos aceptaría únicamente las posibles reducciones que estuvieran sólidamente fundamentadas.

45. Al responder a otra consulta, formulada por los miembros empleadores, el Consejero Jurídico Adjunto hizo hincapié en que la jurisprudencia de la Comisión de Expertos en materia de equivalencia substancial era por lo general bastante estricta, en el sentido de que el Estado interesado tenía la obligación de, por una parte, aceptar apropiadamente la finalidad general del convenio de que se tratara y, por otra parte, velar por que los objetivos secundarios del convenio se cumplieran en todos sus aspectos materiales. Ahora bien, esto se refería en particular a los elementos no cuantificables, conforme lo precisaba la Comisión de Expertos en el mismo párrafo del *Estudio general*: «Pero en relación con elementos que no son cuantificables, proceder a una determinación de esta índole puede resultar difícil, y, en particular cuando intervienen cuestiones de seguridad, puede resultar imposible. En tales casos, para ser fiel a la letra y al espíritu del artículo 2, a), la opinión de la Comisión sobre lo que se requiere se inclinará sin duda por una observancia más estricta de las disposiciones de los convenios del anexo».
46. Los empleadores, refiriéndose a los párrafos sobre planificación y control (8-10) del anexo III, insistieron en que no deberían incluirse disposiciones relativas a la reconversión de los buques existentes, lo que entrañaría costos adicionales a los compradores de buques de segunda mano. Debería considerarse que todo buque que cumpliera las disposiciones del convenio en un país también las cumpliría en otro país en una fecha ulterior.
47. Un observador sugirió que para disponer de mayor flexibilidad podría utilizarse una formulación como «deberían ser preferentemente de al menos [valor numérico], pero en ningún caso inferior a [valor numérico]», que ya se había empleado en otros instrumentos internacionales sobre la seguridad en el sector pesquero, en lo relativo a la construcción de los buques.

b) *En particular, ¿considera usted necesario modificar las cifras relativas a la equivalencia del arqueo bruto que figuran en el párrafo 7 del anexo III? De ser así, sírvase precisar cómo y por qué motivo*

48. El Secretario Ejecutivo presentó una síntesis de las respuestas recibidas.
49. Los empleadores anunciaron que estaban dispuestos a abordar esta cuestión con flexibilidad.
50. Los trabajadores indicaron que a su juicio era posible avanzar en esta materia, y anunciaron que, a condición de que se pudiera alcanzar una solución global, estaban dispuestos a responder adecuadamente a las principales preocupaciones que abrigaba el Gobierno del Japón.
51. El representante gubernamental del Japón manifestó su satisfacción por la acogida favorable a su documento. Insistió en que la regulación de dos parámetros (a saber, la eslora y el arqueo bruto) era un ejercicio difícil que su país — en el que se usaba el arqueo bruto — no podría apoyar. La conversión entre el arqueo bruto y la eslora se aplicaría a todas las partes pertinentes del anexo III. Para apoyar su argumentación, presentó algunos diagramas e ilustraciones que, con el asentimiento de la Mesa Redonda, se reproducen en inglés en el anexo II.
52. Algunos coordinadores regionales gubernamentales apuntaron que no había habido tiempo para consultar el documento facilitado por el Gobierno del Japón e indicaron que lo señalarían a la atención de los miembros de sus grupos respectivos.

c) ¿Considera usted necesario modificar las disposiciones relativas a las dimensiones específicas de los espacios de alojamiento y del mobiliario de los mismos? De ser así, sírvase indicar cómo y por qué motivo

53. El Secretario Ejecutivo presentó una síntesis de las respuestas recibidas.
54. Los empleadores recordaron las observaciones que habían formulado con respecto a la parte a) de la pregunta, y manifestaron su esperanza en que de las conversaciones entre los trabajadores y el Gobierno del Japón surgieran soluciones para esta cuestión.
55. Los trabajadores dijeron que su Grupo iba a estudiar las propuestas del Japón.
56. El representante gubernamental del Japón explicó que sus propuestas se basaban en el Convenio núm.126, pero eran más estrictas. Señaló que estaba en condiciones de aceptar la propuesta hecha por otro orador en el sentido de utilizar la formulación «deberían ser preferentemente de al menos [valor numérico], pero en ningún caso inferior a [valor numérico]», por cuanto preveía valores numéricos cuya aplicación era factible.

Pregunta 5: Sírvase indicar cualesquiera otras cuestiones que deberían abordarse en relación con este punto del orden del día

57. El Secretario Ejecutivo explicó que esta pregunta brindaba la oportunidad de formular comentarios sobre cualquier otra cuestión de interés. Entre los temas planteados por los participantes en la Mesa Redonda figuraban las agencias de empleo privadas, la formación y la edad mínima, así como cambios sobre otros temas.

Agencias de empleo privadas

58. Los empleadores señalaron que la utilización de agencias de empleo privadas era un fenómeno cada vez más importante en el sector pesquero. Estas agencias eran empresas privadas que contrataban a pescadores y expedían contratos, o empresas privadas que trabajaban con contrato para propietarios de buques. No se trataba de meras agencias de contratación o colocación, sino que éstas actuaban como empleadoras. El convenio debería reconocer la existencia de este tipo de agencias. En respuesta a lo manifestado por un representante gubernamental al que preocupaba el que alguna disposición pudiera plantear obstáculos a las agencias de empleo públicas existentes, los empleadores observaron que se trataba de dos tipos de agencia distintos, ya que las privadas actuaban como empleadoras, y no se limitaban únicamente a la contratación y la colocación. También aclararon que no se referían a los centros nacionales de contratación, gestionados conjuntamente por empleadores y trabajadores.
59. Una solución propuesta por los empleadores era inspirarse en el enunciado del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), en el que se enumeraban diez áreas sobre las que se podrían sentar las bases. Las disposiciones previstas en el artículo 12 abordaban cuestiones como la negociación colectiva, salarios mínimos, tiempo de trabajo y otras condiciones de trabajo, prestaciones de seguridad social obligatorias, acceso a la formación, protección en el ámbito de la seguridad y salud en el trabajo, indemnización en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, indemnización en caso de insolvencia y protección de los créditos laborales, protección y prestaciones de maternidad, y protección y prestaciones parentales.
60. Los trabajadores reconocieron que debía hacerse frente al problema, que ellos estarían dispuestos a examinar las propuestas de los empleadores y que presentarían su propio proyecto de cláusula.
61. Los empleadores también se mostraron dispuestos a abordar un tema que preocupaba a los trabajadores, a saber, que el reconocimiento de las agencias de empleo privadas no fuera a interferir con la capacidad de los trabajadores para ejercer el derecho de retención legal ni a menoscabar otros derechos de éstos.

Formación y edad mínima

62. Los trabajadores estuvieron de acuerdo con la respuesta del Gobierno de la Argentina, a saber, que la competencia y la formación deberían ser objeto de una disposición obligatoria y que, habida cuenta del carácter peligroso de la pesca, la edad mínima de admisión al empleo en esta actividad debería mantenerse.
63. Con respecto a la edad mínima, un representante gubernamental observó que el proyecto de convenio en su versión actual había sido redactado con gran cuidado a fin de que fuera coherente con las disposiciones de los convenios de la OIT existentes que trataban de la edad mínima, por lo que el texto no debería modificarse.
64. Los empleadores, sin proponer ningún cambio, consideraban que la edad mínima debería ser objeto de la aplicación progresiva, sin por ello menoscabar las obligaciones existentes en virtud de otros convenios en vigor.
65. No obstante, a juicio de los trabajadores, el enunciado actual ya era el resultado de un compromiso y no debería ser objeto de debates ulteriores.
66. Un representante gubernamental se pronunció a favor de la edad mínima a los 18 años, otro hizo referencia a «tradiciones nacionales», mientras que algunos mencionaron la necesidad de ser coherentes con el Convenio núm. 138, así como con el Convenio núm. 182 y la Recomendación núm. 190. Un representante calificó el texto existente de «acuerdo sutilmente equilibrado». Otro Gobierno dijo que, dado el carácter de compromiso que revestía el párrafo 1 del artículo 9, la edad mínima no debería incluirse en el enfoque de aplicación progresiva. El primer párrafo permitiría una edad mínima incluso por debajo de los 16 años.

Otras cuestiones relacionadas con la pregunta 5

67. Se señaló que algunas respuestas a la pregunta núm. 5 habían puesto de relieve una serie de cuestiones importantes que el convenio debería abordar.
68. Los trabajadores observaron que el Congreso del Trabajo del Canadá (CLC) había expresado una opinión que compartían otras organizaciones de trabajadores representativas, a saber, que la OIT debería ser más activa en el sector de la pesca y promover con mayor dinamismo el trabajo decente para los pescadores.

Resultados de las reuniones conjuntas entre empleadores y trabajadores

69. El portavoz de los empleadores, resumiendo la esencia de la reunión celebrada con los trabajadores, explicó que los dos Grupos no habían debatido el anexo III ni examinado el enunciado, sino que más bien habían estudiado los proyectos de documentos extraoficiales preparados por los interlocutores sociales. En particular, debatieron el documento extraoficial sobre dotación y horas de descanso. Los trabajadores estaban considerando la posibilidad de proponer algunas modificaciones, y reconocían el mérito de desviarse de la estricta aplicación del texto existente en algunos casos, por ejemplo, cuando ello era necesario por motivos de seguridad o durante la estiba de las capturas. Se habían preparado dos documentos extraoficiales que versaban sobre las agencias de empleo privadas, y en principio existía un acuerdo para incorporar el reconocimiento de dicho tipo de agencias en el convenio. Esto planteaba la cuestión de si deberían establecerse vínculos con el Convenio núm. 181 o si los principales elementos de dicho convenio deberían incluirse en el convenio sobre el sector pesquero. La tercera cuestión se refería al enfoque de «aplicación progresiva». Existía un cierto consenso en el sentido de que su inclusión podría facilitar la ratificación. El objetivo consistía en no eximir a los países de la aplicación de partes del convenio, sino en alentarlos a comprometerse a ponerlo en práctica en su totalidad. Para junio de 2007 sería necesario determinar qué disposiciones deberían aplicarse de inmediato y para cuáles regiría la aplicación progresiva. Los empleadores esperaban que los gobiernos

indicasen qué partes del convenio constituían obstáculos potenciales a la ratificación inmediata, motivo por el cual dichas partes deberían regirse según la aplicación progresiva.

70. El portavoz de los trabajadores estuvo de acuerdo, en términos generales, con la declaración de los empleadores. Señaló que era posible llegar a un acuerdo en materia de dotación y horas de descanso. Al respecto, dijo que, haciendo previamente algunos ajustes, algunos párrafos de la regla 2.3 del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, podrían utilizarse para formular estas disposiciones del convenio sobre el sector pesquero. En cuanto a las agencias de empleo, era necesario celebrar otros debates antes de formular un texto, teniendo presente el Convenio núm. 181. En relación con la cuestión de la aplicación progresiva, era necesario examinar los ámbitos y los artículos que quedarían sujetos a la misma. Era posible que los interlocutores sociales tuvieran que proseguir sus consultas hasta la celebración de la Conferencia Internacional del Trabajo de junio de 2007.
71. Los gobiernos señalaron que era alentador que los debates bilaterales entre los empleadores y los trabajadores avanzasen como lo estaban haciendo, pero eran los gobiernos los que tenían que ratificar el convenio, hacer cumplir sus disposiciones y presentar a la OIT las memorias sobre la aplicación. Los gobiernos tenían una serie de preguntas concretas: 1) ¿Para qué disposiciones regiría la aplicación progresiva? Sin duda alguna, las disposiciones relativas a los derechos y convenios fundamentales no podrían ser objeto de aplicación progresiva, al igual que la disposición sobre la edad mínima, que ya estaba fijada. Habría que determinar algunos umbrales. 2) ¿Cuándo podrían celebrarse otros debates y cuándo se les pondría fin? 3) En lugar de circular documentos extraoficiales, ¿podrían los interlocutores sociales poner en el tapete propuestas más concretas en forma de viñetas para que pudiesen examinarlas todos los gobiernos? 4) Para algunos gobiernos no quedaba claro lo que buscaban los empleadores al incluir el concepto de «agencias de empleo privadas» en el convenio. Algunos gobiernos se preguntaban si no era éste un medio para que los empleadores eludiesen sus responsabilidades. ¿Quién sería responsable si no se pagaran los salarios y la seguridad social? Era necesario delimitar claramente las responsabilidades que seguirían correspondiendo a los propietarios de los buques. Muchos gobiernos no contaban aún con «agencias de empleo privadas» en el marco de sus jurisdicciones, por lo que la cuestión relativa a dichas agencias debería abordarse quizás en la recomendación.
72. Al ser interrogado sobre la viabilidad jurídica de la «aplicación progresiva» propuesta, el representante de la Consejera Jurídica señaló que esta propuesta era en principio congruente con las disposiciones de flexibilidad contenidas en convenios existentes de la OIT o en una combinación de los mismos. No obstante, subsistían algunas cuestiones que reclamaban un examen más detallado. En primer lugar, las disposiciones de flexibilidad eran excepciones a las reglas, lo que solía reflejarse en la redacción. Habría que saber también en qué medida la nueva cláusula propuesta se articularía con las disposiciones de flexibilidad que ya figuraban en el proyecto de convenio, como, por ejemplo, las que contenía el artículo 10, y en particular si tendría efectos de cláusula general con respecto a todas esas disposiciones. Además, en la medida en que el convenio admitiría numerosas excepciones, cabía preguntarse si en éste no deberían incluirse disposiciones en el sentido de dar publicidad al hecho de que algunos Estados Miembros recurrieran a tales excepciones. Al respecto, el artículo II, párrafo 7, del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, ofrecía una alternativa a la declaración que se hace tradicionalmente en el momento de la ratificación. Por último, en lo que atañe a las funciones de control de la OIT, en el texto deberían especificarse los motivos que admitirían excepciones y los criterios para evaluar la aplicación progresiva.
73. Un representante de la Oficina hizo notar que el término «aplicación progresiva», que ya estaba incluido en el artículo 3 del proyecto de convenio, había sido utilizado en instrumentos recientes, como el Convenio sobre el trabajo nocturno, 1990 (núm. 171), o el Convenio sobre la protección de la maternidad, 2000 (núm. 183), y había sido introducido hacía más de 50 años en el Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102). Era poco probable que la fórmula de aplicación progresiva propuesta fuera a afectar de alguna manera los ciclos normales de presentación de memorias por los Estados Miembros que ratificasen el nuevo convenio. En lo sustantivo, la cuestión esencial era la magnitud de la lista de disposiciones a las que se impondría la aplicación progresiva. Cuanto más amplia

fuera la utilización del concepto, mayor sería el riesgo de restar contenido normativo al convenio, si bien el plazo de diez años propuesto para la aplicación plena de las disposiciones del convenio constituía una salvaguardia. En términos más generales, mientras que la búsqueda de flexibilidad se vinculaba tradicionalmente a la ratificabilidad, seguía planteada la cuestión del impacto real de las cláusulas de flexibilidad en términos del número de ratificaciones inducidas en definitiva.

74. A juicio de los empleadores, el término correcto era «aplicación progresiva», y no flexibilidad, habida cuenta de que no habría exenciones a las disposiciones. En un plazo de diez años, se debería dar pleno cumplimiento a todas las disposiciones del convenio. El número de ratificaciones de los actuales convenios sobre la pesca era ínfimo. Ahora se abría una oportunidad para mejorar esta situación. Los empleadores añadieron que la definición de agencias de empleo privadas era congruente con la que figuraba en el Convenio núm. 181. Eran estas agencias, y no los propietarios de los buques pesqueros, las que empleaban directamente a los pescadores. En tal sentido, no funcionaban como simples agencias de contratación o colocación.

Deliberaciones finales

75. Tras celebrar diversas consultas, los empleadores informaron a los demás participantes de que los interlocutores sociales habían llegado a acuerdo sobre una serie de cuestiones, incluida la posibilidad de introducir una cláusula de aplicación progresiva. Quedaba entendido que dicha disposición no debería incidir en las obligaciones que los Estados Miembros asumían tras la ratificación de otros convenios, y que cualquier repercusión debería quedar claramente limitada al propio convenio. Todas las disposiciones del convenio sujetas a la aplicación progresiva deberían ser obligatorias; el único interrogante era el tiempo que se concedería para lograr la aplicación plena y total del convenio. También quedaba claro que los Estados Miembros sólo podrían invocar dicha cláusula cuando tuvieran una justificación clara y objetiva vinculada a carencias de infraestructura. Asimismo, las partes reconocieron que la cláusula no debería ser aplicable a todos los buques. Por otra parte, no habían llegado a ningún entendimiento común con respecto a los buques para los cuales la cláusula no sería aplicable, aunque estaban considerando la posibilidad de que entre ellos se incluyesen, por ejemplo, los buques sujetos a control por el Estado rector del puerto, los buques cuya actividad pesquera se realizara en alta mar o los buques de un tamaño determinado. También era necesario celebrar otras consultas en relación con los plazos que se darían para la aplicación progresiva, así como sobre a qué artículos podría aplicarse la cláusula. En todo caso, los empleadores señalaron el artículo 23 como ejemplo de disposición que no debería estar sujeta a la cláusula y el párrafo 1 del artículo 10 como ejemplo de disposición que sí debería estarlo.
76. Con respecto a las horas de trabajo y de descanso, los trabajadores señalaron que estaban llegando a un punto de entendimiento sobre cómo resolver la cuestión. La solución podría basarse en las disposiciones correspondientes del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006 (en particular, el párrafo 14 de la norma A2.3), con los ajustes necesarios, y podría, en cierta medida, reflejar lo dispuesto en el Convenio núm. 180.
77. Los empleadores explicaron que las cuestiones que más les preocupaban eran las que habían abordado prioritariamente en sus deliberaciones durante la Mesa Redonda. Los otros temas que también revestían interés para los empleadores podrían abordarse en debates con los trabajadores, previos a la Conferencia y, en lo posible, podrían ser objeto de enmiendas secundadas conjuntamente.
78. Un representante gubernamental observó que las disposiciones relativas al control por el Estado rector del puerto contenidas en el proyecto eran distintas de las que figuraban en el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, y se preguntó si no sería conveniente añadir algunos puntos en aras de una mayor coherencia.
79. El Secretario Ejecutivo explicó que el proyecto de convenio se inspiraba en los elementos principales sobre el control por el Estado rector del puerto contenidos en el Convenio

- núm. 147. Las disposiciones del proyecto de convenio no eran tan detalladas como las del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, ni tenían el mismo alcance.
80. El representante gubernamental sugirió que se siguiese debatiendo esta cuestión en la Conferencia.
81. Con respecto al anexo III, los trabajadores estimaron que los debates habían sido alentadores. En un principio, se había encontrado un modo de tomar en consideración los elementos esenciales que preocupaban al Gobierno del Japón. Los debates bilaterales continuarían y existían bastantes posibilidades de lograr una resolución conjunta que pudiera presentarse al Grupo de los Trabajadores en la Conferencia para su debate y posible aprobación.
82. El representante gubernamental del Japón se hizo eco de la opinión de los trabajadores y explicó que entre las posibles soluciones podría incluirse el establecimiento de escalas numéricas, en lugar de cifras absolutas.
83. En respuesta a una solicitud de aclaración, el representante de la Consejera Jurídica recordó la opinión dada por ésta en la Conferencia Internacional del Trabajo de 2005, que figuraba en la introducción del Informe IV (1). Dicha opinión había servido para aclarar que cuando la Comisión de la Conferencia abordara la cuestión en junio de 2007, sería necesario examinar la recomendación adoptada en 2005, y probablemente adoptar una nueva recomendación para sustituirla.

Observaciones finales

84. Los empleadores, trabajadores y gobiernos agradecieron al Presidente su experta conducción y a la Oficina la organización de la Mesa Redonda. El ambiente informal reinante había propiciado un debate abierto y fructífero, favorable al consenso.
85. Los empleadores insistieron en que, cuando la Oficina preparase el proyecto de programa de la Comisión para la Conferencia, debería prever ocasiones suficientes para celebrar debates bilaterales, puesto que a menudo éste era el modo más eficaz de avanzar. El incipiente consenso alcanzado con respecto a una serie de cuestiones (por ejemplo, las agencias de empleo, la aplicación progresiva y las horas de descanso) había conducido a los empleadores a considerar que era posible crear un instrumento que aportase protección a la mayoría de los pescadores del mundo.
86. Los trabajadores recordaron a los participantes la decepción que sufrieron cuando el convenio no fue adoptado. El Grupo de los Trabajadores seguía considerando que el proyecto de 2005 establecía una buena norma mínima para el sector, pero comprendía que otras partes hubieran encontrado objeciones al texto. De esta Mesa Redonda, que iría seguida de otras consultas, deberían surgir propuestas susceptibles de ser aprobadas por la Comisión de la Conferencia, y por consiguiente, de contribuir, en definitiva, a un éxito en la Conferencia de 2007.
87. Un representante gubernamental apoyó la propuesta de los empleadores de asignar más tiempo durante la Conferencia a la celebración de debates bilaterales o tripartitos. El proceso que condujo a la adopción del Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, había demostrado la utilidad de las consultas exhaustivas fuera del marco formal de la actividad normativa.
88. En sus observaciones finales, una representante gubernamental señaló que todos los trabajadores, independientemente de su domicilio, residencia o pabellón del buque en que trabajasen, tenían el mismo derecho a la protección en el trabajo, por lo que una cláusula de aplicación progresiva debería ser transitoria y tener por objetivo la protección de los derechos fundamentales. La inclusión en el convenio del principio de «trato no más favorable», junto con una serie clara de normas mínimas irrenunciables, alentaría una aplicación amplia y aportaría un verdadero punto de partida para un mejoramiento continuo y un diálogo tripartito deseable.
89. Dada la importancia del sector pesquero en su país, una representante gubernamental señaló que era importante contar con un convenio en este sector; en tal perspectiva, el texto de 2005

era una buena base para retomar los trabajos, por lo que debía ser modificado lo menos posible. Con relación a las flexibilidades, habría que encontrar un equilibrio adecuado que asegurase niveles sustantivos de protección y la flexibilidad necesaria para facilitar una amplia ratificación. Una manera de aportar flexibilidad era incluir períodos de transición, propuesta que su delegación estaba dispuesta a tomar en consideración cuando volvieran a examinarse las disposiciones relativas a la flexibilidad a lo largo del texto, a fin de lograr un resultado sustancial en junio de 2007.

90. Otro representante gubernamental recordó que partes importantes del proyecto eran texto ya madurado. Sin perjuicio de que era necesario examinar la viabilidad del enfoque de la aplicación progresiva, por otra parte era fundamental tener presente su impacto potencial en el control por el Estado rector del puerto y en las disposiciones sobre certificación. Estaba convencido de que el espíritu del tripartismo y del consenso prevalecería en la Comisión y haría de la adopción del convenio una realidad.
91. Un representante gubernamental reiteró que, a su juicio, era importante establecer un convenio que fuera ampliamente ratificable. Se había avanzado considerablemente durante la Mesa Redonda y se había alcanzado un consenso en cuanto a los principios. Confiaba en que también se lograsen acuerdos sobre detalles específicos en las consultas que habrían de celebrarse en el futuro.
92. Otro representante gubernamental reconoció la gran labor llevada a cabo por la Oficina para ayudar a los interlocutores sociales a lograr un equilibrio de intereses y recordó otros esfuerzos de índole similar realizados por la OIT. Cabía esperar que el resultado de la Mesa Redonda contribuyera a crear un instrumento que aportase la protección que los pescadores merecían.
93. Una coordinadora regional gubernamental reiteró la voluntad de su delegación de lograr un instrumento que aportase una protección adecuada a los pescadores, y fuese flexible, no excesivamente prescriptivo y ampliamente ratificable.
94. Otra coordinadora regional gubernamental señaló que seguían planteándose algunas inquietudes (por ejemplo, la aplicación a la pesca artesanal), pero que la mayoría del proyecto era texto maduro que no requería ser debatido. Su Grupo apoyaba la creación de un convenio que protegiese a los pescadores y alentase una ratificación numerosa.
95. Otro coordinador regional gubernamental consideró que la Mesa Redonda había reducido las brechas patentes en junio de 2005. Seguirían los debates para crear un instrumento que fuese beneficioso para todos. Habría que examinar ulteriormente, en otros, el artículo 9 y su relación con los principios plasmados en el Convenio núm. 182 y la Recomendación núm. 190, la preparación de sistemas de seguimiento similares a los incluidos en la Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, 1998, y la introducción de la cláusula de aplicación progresiva.
96. Una coordinadora regional gubernamental confirmó el sólido compromiso adquirido de hacer todo lo posible para adoptar un convenio en la próxima Conferencia Internacional del Trabajo, instrumento que se centraría en los requisitos del sector y sería conforme a las normas fundamentales del trabajo, valiéndose al mismo tiempo de las ideas y conceptos útiles introducidos en la Mesa Redonda a fin de promover la ratificabilidad del convenio y su aplicabilidad en la práctica.
97. Otro coordinador regional gubernamental recordó a los participantes la importancia del sector en su región. Un convenio fácilmente ratificable y aplicable sería de gran valor. No había que escatimar esfuerzos para tomar en consideración y disipar las inquietudes de los mandantes, a fin de lograr un consenso en junio y obtener un resultado satisfactorio. Por ende, invitó a la Oficina a contribuir a los debates informales de su Grupo durante la reunión del Consejo de Administración de marzo de 2007.
98. Un observador se mostró muy motivado por el resultado y dijo que aguardaba con interés la reunión de la Conferencia de junio próximo y la adopción del convenio.

99. Al clausurar la reunión, el Presidente agradeció a todos los participantes la seriedad con que habían abordado su labor, su competencia técnica y los progresos alcanzados, y señaló que esperaba con entusiasmo los avances que conseguirían en junio de 2007.

Anexo I

Presentación de los empleadores a la

Mesa redonda tripartita interregional sobre las normas laborales para el sector pesquero (Ginebra, 11 al 13 de diciembre de 2006)

Diapositiva 1. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Verdadera protección o meras ilusiones?

Organización Internacional de Empleadores

Diapositiva 2. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

***Para los empleadores, la meta sigue siendo ofrecer
una verdadera protección a la mayoría de los
pescadores del mundo***

Diapositiva 3. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- El fracaso de 2005 fue algo más que un simple «accidente en el camino».
- Varios países, que representaban a la mayoría de los pescadores del mundo, no pudieron aceptar el texto presentado por la Comisión del Sector Pesquero, el cual ya no se ajustaba a las condiciones necesarias para su adopción definidas por el Consejo de Administración.
 - El 71 por ciento de los países de Asia no apoyaron el texto.
 - Aproximadamente el 83 por ciento de los pescadores y el 85 de las embarcaciones con cubierta se encuentran en Asia.

Diapositiva 4. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- Los empleadores nos abstuvimos masivamente porque:
 - habida cuenta de las deficiencias del proyecto de texto, temíamos que nunca fuera posible lograr una amplia ratificación para el convenio;
 - nuestro Grupo tenía grandes dudas en cuanto a la eficacia del proyecto de texto, en particular por lo que se refería a los países en desarrollo, y temía que fuese demasiado ambicioso, como había ocurrido con los demás convenios sobre la pesca existentes;
 - la Comisión se había apartado considerablemente de las orientaciones que había recibido (imprescindibles para el éxito del instrumento);

- la experiencia había mostrado que Europa era la única región donde los instrumentos sobre la pesca existentes habían tenido un éxito relativo.

Diapositiva 5. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- Ratificaciones de los convenios sobre el sector pesquero existentes por los países que asistieron a la 93.ª reunión de la CIT:
 - un 73 por ciento no había ratificado ninguno de los convenios existentes;
 - un 11 por ciento había ratificado un convenio;
 - un 7 por ciento había ratificado dos convenios;
 - un 6 por ciento había ratificado tres convenios;
 - un 7 por ciento había ratificado cuatro convenios; y
 - ningún país había ratificado los cinco convenios.
- Es significativo observar que en Asia, donde vive el 82 por ciento de los pescadores, sólo se ha conseguido una de las 120 ratificaciones posibles.

Diapositiva 6. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- Los objetivos que tenía (y sigue teniendo) el instrumento son los siguientes:
 - abordar una serie de cuestiones relacionadas con la protección laboral de los pescadores; y
 - ofrecer una protección eficaz a la mayoría de los pescadores del mundo.

Diapositiva 7. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- Las condiciones para su éxito eran (y siguen siendo) que el instrumento:
 - sea suficientemente amplio (en el sentido de «general»);
 - sea suficientemente flexible;
 - tome en consideración las diferencias entre las distintas flotas pesqueras y los distintos tipos de pesca;
 - se base en principios que puedan aplicarse teniendo presente la diversidad de condiciones económicas y sociales de los distintos países; y
 - no sea excesivamente preceptivo.

Diapositiva 8. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- La eficacia del instrumento pudiera verse comprometida por un exceso de ambición.
- Por ejemplo, ¿puede un instrumento que trata de numerosas cuestiones ser eficaz para la mayoría de los pescadores del mundo?

- Sí, pero a condición de que las disposiciones o los requisitos relativos a una o a varias cuestiones no entorpezcan la aplicación de las disposiciones o los requisitos aplicables a otras cuestiones; por consiguiente, pudiera ser necesario adoptar un enfoque que tenga en cuenta los niveles de desarrollo.

Diapositiva 9. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- Porque basta con que una de las disposiciones sea inaceptable para un país para que éste tal vez se vea obligado a no ratificarlo.
- Una situación como la anterior conlleva una alta probabilidad de que dicho país no aplique ninguna de las disposiciones o requisitos del instrumento bajo supervisión de la OIT.
- Todo lo cual implica que los pescadores del país en cuestión no se beneficiarán de la protección que deseamos brindarles, es decir, que los perjudicados serán quienes más necesitan esta protección.

Diapositiva 10. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Era el texto suficientemente amplio?
 - Por ejemplo, las disposiciones relativas a los exámenes médicos son demasiado específicas.
 - Las disposiciones relativas a la dotación y a las horas de descanso son demasiado específicas.
 - Determinados requisitos del anexo III son demasiado específicos.
 - La respuesta a la pregunta es «prácticamente sí, pero hay importantes deficiencias que remediar».

Diapositiva 11. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Era el texto suficientemente flexible?
 - Por ejemplo, no tiene en cuenta la actividad (cada vez mayor) de las agencias de empleo privadas.
 - Por ejemplo, el propietario/explotador debe suscribir un acuerdo de trabajo consigo mismo si no opera la embarcación por sí solo.
 - Por ejemplo, los valores de conversión del anexo III pueden ser aceptables para Europa, pero no lo son para Asia.

Diapositiva 12. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Era el texto suficientemente flexible? (continuación)
 - Por ejemplo, en el caso de los exámenes médicos, si un país no dispone de una infraestructura que le permita aplicar estos exámenes a los pescadores no queda por

ello exento de cumplir las disposiciones correspondientes (y dada la poca flexibilidad de éstas, puede verse obligado a abstenerse de ratificar la totalidad del instrumento).

- La respuesta a la pregunta es «prácticamente sí, pero hay importantes deficiencias que remediar».

Diapositiva 13. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Tenía en cuenta el texto las diferencias entre las flotas pesqueras y los tipos de pesca?
 - Tanto China como Japón han advertido repetidamente de que no era así, y que por dicha causa se podría bloquear la ratificación.
 - Debido a la gran diversidad de operaciones de pesca, las disposiciones relativas a la dotación y a las horas de descanso pudieran ser incompatibles con algunos tipos de pesca.

Diapositiva 14. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Se basaba el texto en principios que podrían aplicarse de una manera tal que se ajustara a la diversidad de condiciones económicas y sociales de los países?
 - Si el texto no tuviese suficientemente en cuenta las diferencias entre las flotas pesqueras y los tipos de pesca, significaría que tampoco podría satisfacer esta condición, ya que el desarrollo depende en gran medida de las condiciones económicas y sociales.

Diapositiva 15. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Por qué fracasó el texto de 2005?

- ¿Era el texto excesivamente preceptivo?
 - Por ejemplo, horas de descanso preceptivas.
 - Por ejemplo, período de validez del certificado médico preceptivo.
 - Por ejemplo, medidas preceptivas en relación con el alojamiento.
 - La respuesta a la pregunta es «prácticamente no, pero hay importantes deficiencias que remediar».

Diapositiva 16. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- Si el objetivo es proteger a la mayoría de los pescadores, ¿sería razonable fijar un umbral para la entrada en vigor del convenio, por ejemplo, que sea ratificado por los Estados Miembros que en conjunto representen a más del 50 por ciento de los pescadores del mundo?
- Cuando analicemos qué apoyo dar a las disposiciones que se examinarán en junio de 2007 deberíamos proponernos como mínimo alcanzar este objetivo.

Diapositiva 17. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué soluciones proponemos?

- La CIT de 2007 debería basar sus debates en el texto de 2005.
- Algunas disposiciones deberían estar sujetas a una cláusula de desarrollo.
- El convenio podría incluir textos alternativos con requisitos nacionales/regionales específicos.
- Se debería imprimir más flexibilidad a algunas disposiciones.
- La totalidad o parte del anexo III, relativo al alojamiento, debería trasladarse a la recomendación.

Diapositiva 18. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- La CIT de 2007 debería basar sus debates en el texto de 2005.
 - En su informe, la OIT no debería proponer ningún cambio al texto, a menos que haya consenso entre las tres partes mandantes presentes en la Conferencia.
 - No obstante, las tres partes que representan a los mandantes deberían esforzarse por celebrar conversaciones oficiosas en torno a un posible proyecto de texto entre diciembre de 2006 y la reunión de la CIT de junio de 2007, para, de ser posible, formular enmiendas aceptables para todos.

Diapositiva 19. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué soluciones proponemos?

- Algunas disposiciones deberían estar sujetas a una cláusula de desarrollo.
- Los países ratificantes cuya infraestructura e instituciones no estén suficientemente desarrolladas para aplicar algunas disposiciones o requisitos deberían tener la posibilidad de aplicarlas progresivamente en un plazo determinado.
- Debería hacerse un seguimiento del nivel de desarrollo, a través del diálogo social y del mecanismo de presentación de memorias de la OIT.

Diapositiva 20. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- Entre las cuestiones que podrían quedar sujetas a una cláusula de desarrollo figuran:
 - Materias ya cubiertas por los convenios generales.
 - Por ejemplo, la edad mínima.
 - Algunos aspectos relativos al estado de salud.
 - Algunos aspectos relativos a la dotación y las horas de descanso.
 - Algunos aspectos relativos al acuerdo de trabajo del pescador.
 - Algunos aspectos relativos al alojamiento y la alimentación.
 - Por ejemplo, la totalidad del anexo III, si no se traslada a la recomendación.

Diapositiva 21. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- Entre las cuestiones que podrían quedar sujetas a una cláusula de desarrollo figuran (continuación):
 - Algunos aspectos relativos a la atención médica.
 - Algunos aspectos relativos a la salud y la seguridad en el trabajo, así como a la prevención de accidentes.
 - Algunos aspectos relativos a la seguridad social.
 - Algunos aspectos de la protección en caso de enfermedad, de lesión o de muerte relacionadas con el trabajo.

Diapositiva 22. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- El convenio podría incluir textos alternativos con requisitos nacionales/regionales específicos.
 - Hay situaciones en las que, debido a tradiciones o procedimientos jurisdiccionales nacionales de importancia, algunos países pueden no tener otra opción que abstenerse por completo de ratificar un instrumento, simplemente porque no están en condiciones de cumplir uno o dos requisitos, como sería por ejemplo, la expedición de certificados médicos. Estos países deberían poder negociar una «salida».
 - En el texto actual del proyecto de instrumento encontramos un buen ejemplo: la disposición relativa a la coordinación de la seguridad social, contenida en el artículo 37, negociada por los Estados Miembros de la Unión Europea.

Diapositiva 23. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- Algunas disposiciones deberían ser más flexibles, como, por ejemplo, las relativas
 - al examen médico:
 - las autoridades competentes o los interlocutores sociales deberían tener derecho a adaptar dichas disposiciones a las circunstancias de cada país.
 - a la dotación y las horas de descanso:
 - las autoridades competentes o los interlocutores sociales deberían tener derecho a adaptar dichas disposiciones a las circunstancias de cada país.
 - a los acuerdos de trabajo de los pescadores y cuestiones conexas:
 - habría que reconocer el papel de las agencias de empleo privadas, pero de tal modo que no se menoscabe la protección de los pescadores.

Diapositiva 24. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- El anexo III relativo al alojamiento de la tripulación debería trasladarse, en su totalidad o en parte, a la recomendación.

- Según parece, los valores de conversión eslora/arqueo bruto son inaceptables para muchos países asiáticos, que suman más del 80 por ciento de los pescadores del mundo; es necesario encontrar una solución.
- Algunas disposiciones son tan preceptivas que erigen una barrera a la amplia ratificación del instrumento:
 - 200 cm de altura libre;
 - 1,5 m² de superficie por persona en los dormitorios;
 - dimensiones mínimas interiores de las literas: 198 x 80 cm;
 - máximo de cuatro personas por ducha, retrete y lavabo.

Diapositiva 25. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

¿Qué solución proponemos?

- Anexo III (continuación)
 - Debería suprimirse el requisito según el cual las autoridades competentes tendrían que extender la aplicación de las disposiciones a los buques existentes que cambien de pabellón, lo que entrañaría un incremento de la estructura de los costos, en detrimento del desarrollo de la industria pesquera de los países en desarrollo. Los buques existentes deberían considerarse como tales, independientemente de que cambien o no de pabellón.

Diapositiva 26. Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero

Tenemos que llegar a un acuerdo

¡No echemos por la borda esta oportunidad!

Anexo II

Información adicional sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros, aportada por el Gobierno del Japón

DICIEMBRE DE 2006

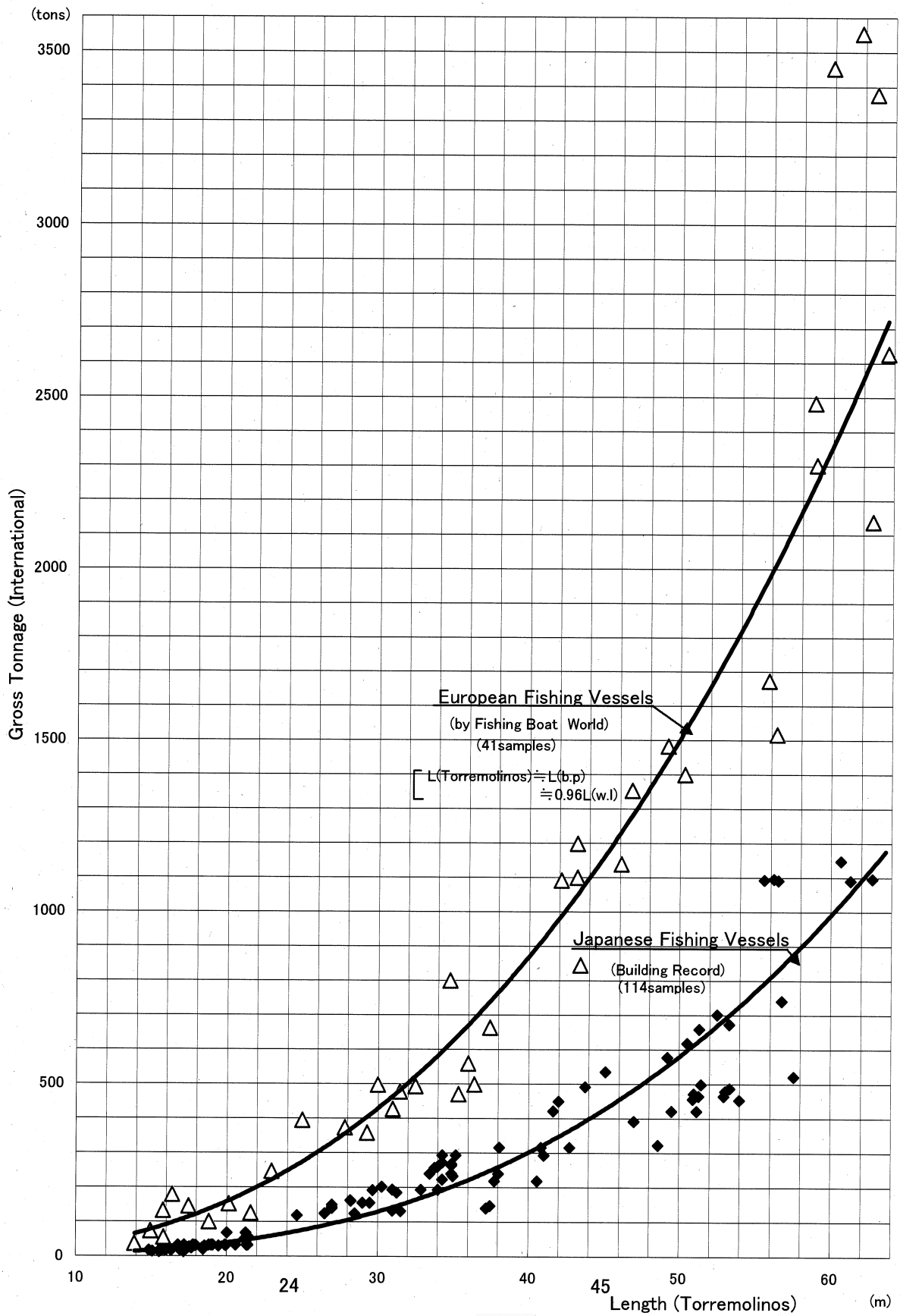
JAPÓN

1. Equivalencia entre la eslora (L) y el arqueo bruto (gt)

15 m	–	75	gt
24 m	–	300	gt
45 m	–	1.150	gt

(Esta escala de conversión rige para todo el anexo III [del proyecto de convenio], y no se limita a párrafos específicos.)

Ref1 : Length and Gross Tonnage (European and Japanese Fishing Vessels)



Referencia 2. Arqueo bruto mínimo para cumplir los requisitos en materia de alojamiento
(con arreglo a una propuesta del Japón)

Principales requisitos

Altura libre mínima: 190 cm

Superficie mínima por persona en los dormitorios: 1,0 m²

Dimensiones interiores mínimas de las literas: 190 cm x 68 cm

Una bañera o ducha, y un retrete por cada ocho personas

Un lavabo por cada seis personas

Cálculo del arqueo

Por debajo de la cubierta superior —

Bajo la segunda cubierta	25,00 x 8,30 x 3,90 x 0,656	=	530,87 m ³
Segunda cubierta ~ cubierta superior	25,50 x 8,30 x 2,20 x 0,84	=	421,81 m ³
	Total (por debajo de la cubierta superior)	=	952,68 m ³

Sobre la cubierta superior —

Cubierta del castillo	5,80 x 8,15 x 1,70 x 0,70	=	56,25 m ³
Caseta	8,50 x 6,50 x 2,20	=	121,55
	–) 1,00 x 0,80 x 2,20	= –)	1,76
	–) 1,00 x 0,20 x 2,20	= –)	0,44
	–) 2,00 x 2,40 x 2,20	= –)	10,56
			108,79 108,79 m ³
Caseta de gobierno	4,00 x 4,00 x 2,20	=	35,20
	1/2 x 0,40 x 4,40 x 1,10	=	0,97
	–) 2 x 1/2 x 0,50 x 0,80 x 2,20	= –)	0,88
		=	35,29 35,29 m ³
	Total (sobre la cubierta superior)	=	200,33 m ³

Volumen bruto total = 1.153,01 m³

$$K = 0,20 + 0,02 \times \log 1.153,01$$

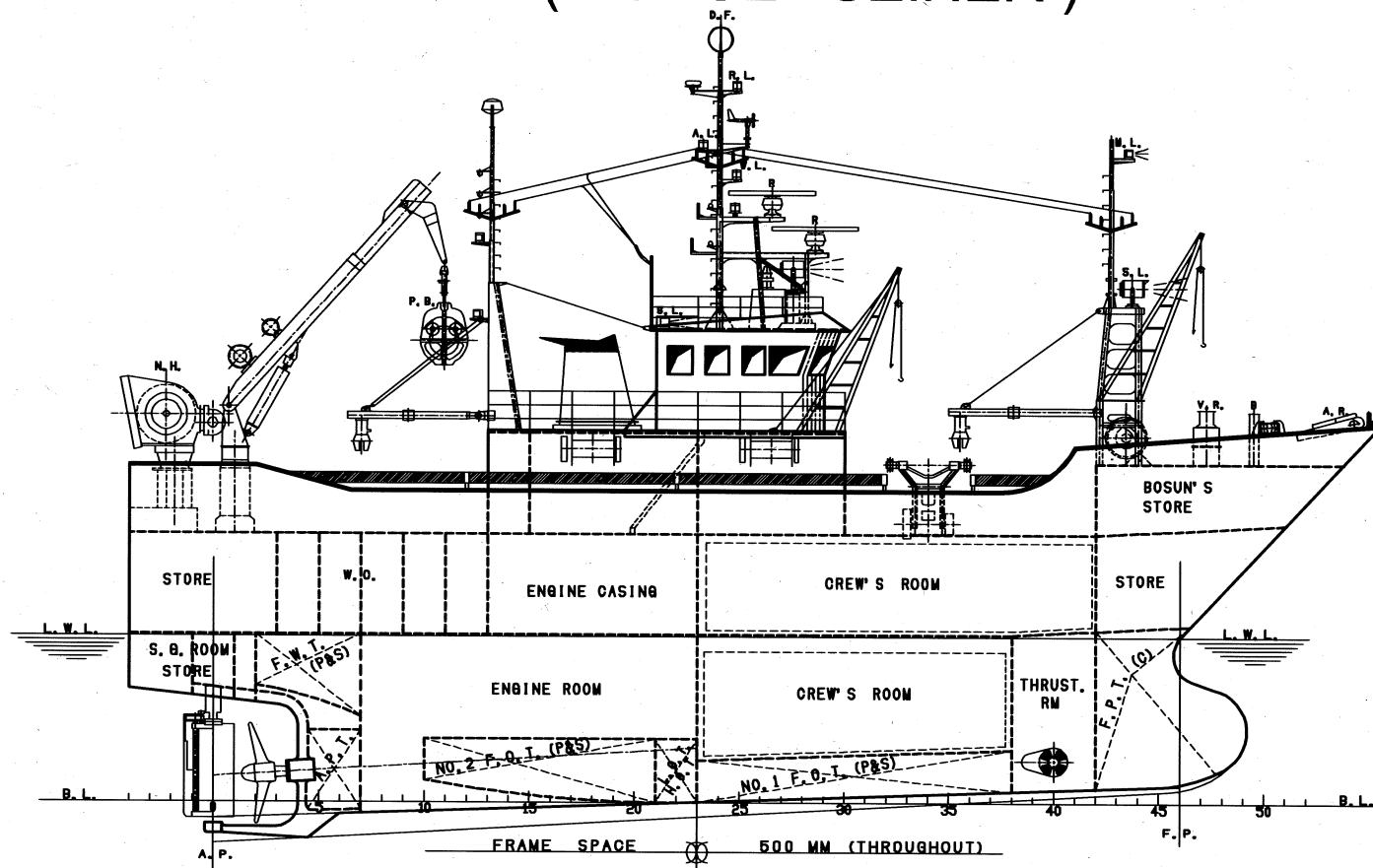
$$= 0,2612$$

Arqueo bruto internacional t = 1.153,01 x 0,2612 = 301

Ref 3 : GENERAL ARRANGEMENT (PURSE SEINER)

124

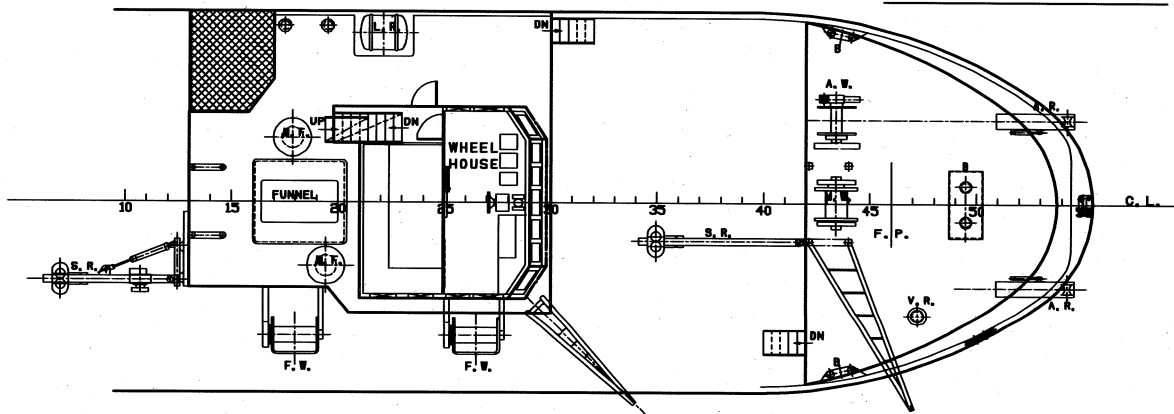
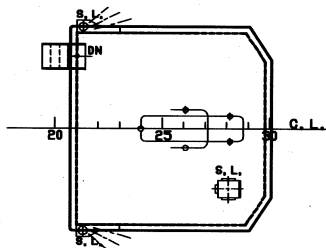
PRINCIPAL PARTICULARS	
LENGTH (O. A.) (APPROX.)	29.70 M
LENGTH (REG.)	24.00 M
LENGTH (P. P.)	23.00 M
BREADTH (M LD)	9.00 M
DEPTH (M LD) (2ND DK)	4.00 M
DEPTH (M LD) (UPP DK)	6.30 M
DRAFT (M LD)	3.95 M
GROSS TONNAGE (ABOUT)	301 GT
	(INTERNATIONAL)
COMPLEMENT	24P



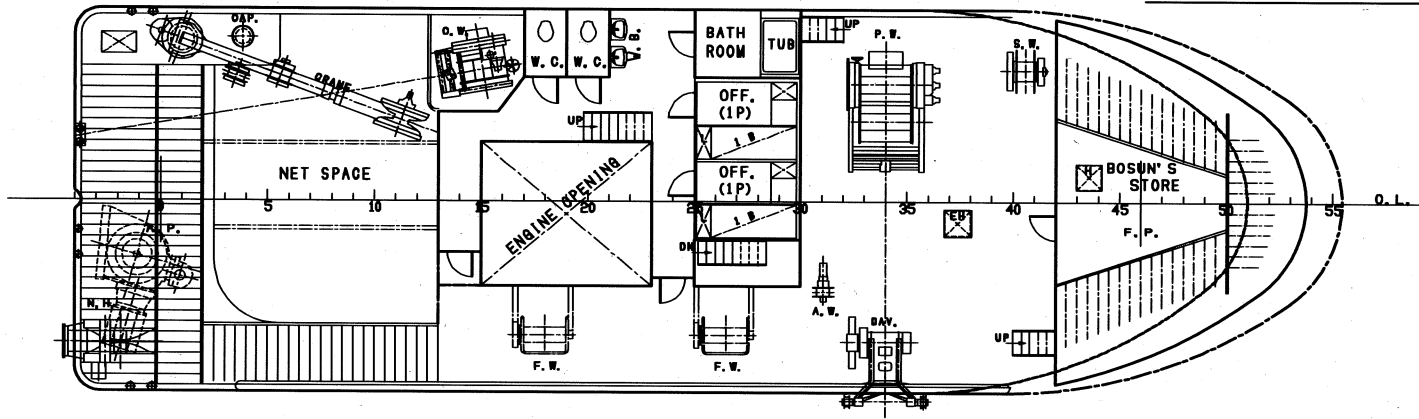
CASING TOP PLAN

FCLE DECK PLAN

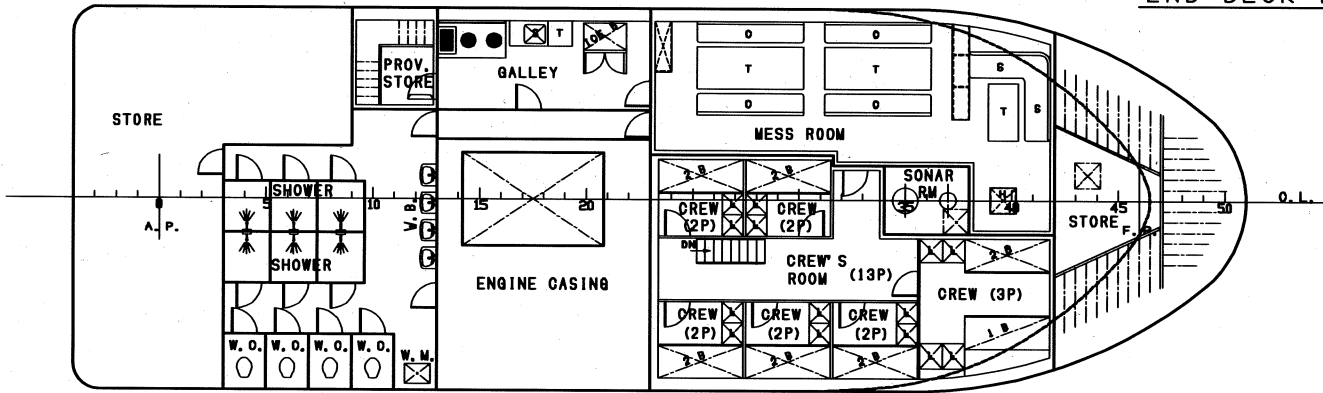
WHEEL HOUSE TOP



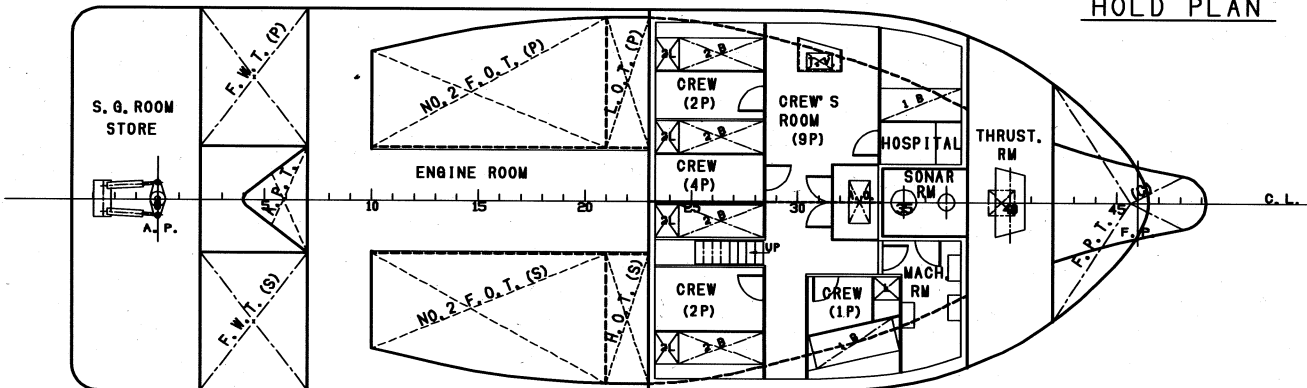
UPPER DECK PLAN



2ND DECK PLAN



HOLD PLAN



Referencia 4. Datos sobre algunos buques pesqueros europeos
(basados en estudios preliminares)

Reino Unido

Año construcción	Eslora o eslora total (metros)	Arqueo bruto
2000	22,27	218
2001	22,37	246
2001	22,37	246
2001	22,68	152
2000	23,40	311
2001	23,40	309
2000	23,65	320
2000	23,77	252
2002	23,93	279
2000	23,99	302
2001	23,99	468

Noruega

Año construcción	Eslora o eslora total (metros)	Arqueo bruto
2000	24,59	345
2000	24,72	376
2000	24,96	397
2001	24,50	348
2006	25,20	387
2001	24,36	506
2001	26,65	363
2001	24,38	363

Nota: No se pudo verificar si las cifras de la segunda columna correspondían a la eslora (L) o a la eslora total (LOA).

2. Aspectos fundamentales del alojamiento

	Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126)	Proyecto de convenio (2005)	Propuestas del Japón
Altura libre	1,90 m (cuando sea posible)	En buques de eslora igual o superior a 24 m: 200 cm	En buques de eslora igual o superior a 24 m: 1,90 m o estatura media en cada país + 15 cm, si esta última cifra es mayor
Superficie por ocupante en dormitorios	En buques de eslora entre 26,8 y 35,1 m: 0,9 m ²	Eslora entre 24 m y 45 m: 1,5 m ²	Eslora igual o superior a 24 m: 1,0 m ²
	Eslora igual o superior a 35,1 m: 1,0 m ²	Eslora igual o superior a 45 m: 2,0 m ²	Eslora entre 24 y 45 m: superficie más reducida, fijada en el marco de consultas
Número máximo de ocupantes por dormitorio	Eslora inferior a 35,1 m: seis	Seis	Seis
	Eslora igual o superior a 35,1 m: cuatro	Eslora igual o superior a 24 m: cuatro	Eslora igual o superior a 24 m: cuatro
Tamaño de las literas	1,90 m x 0,68 m	Eslora igual o superior a 24 m: 198 cm x 80 cm	Eslora igual o superior a 24 m: 1,90 m o estatura media en cada país + 15 cm, si esta última cifra es mayor x 0,68 m
Bañeras o duchas	Una por cada ocho personas	Eslora igual o superior a 24 m: una por cada cuatro personas	Eslora igual o superior a 24 m: una por cada ocho personas
Retretes	Uno por cada ocho personas	Eslora igual o superior a 24 m: uno por cada cuatro personas	Eslora igual o superior a 24 m: uno por cada ocho personas
Lavabos	Uno por cada seis personas	Eslora igual o superior a 24 m: uno por cada cuatro personas	Eslora igual o superior a 24 m: uno por cada seis personas

Nota: Equivalencia 24 m (L) = 300 gt, 45 m (L) = 1.150 gt.

Anexo III

List of participants
Liste des participants
Lista de participantes

CHAIRPERSON PRÉSIDENT PRESIDENTE

Captain Nigel T. Campbell, Head, Occupational Health and Safety Unit, South African Maritime Safety Authority, Port Elizabeth, South Africa

Members representing Governments
Membres représentant les gouvernements
Miembros representantes de los gobiernos

ARGENTINA ARGENTINE ARGENTINA

Dra. Lilia Alonso, Secretaria de Trabajo, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Buenos Aires, Argentina

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Sr. Darío Celaya Alvarez, Misión Permanente de Argentina en Ginebra

EGYPT EGYPT EGIPTO

Mr Mahmoud Samy Mohamed Abd-El-Aziz Al-Ashrafy, Counsellor for Legal Affairs, General Agency for the Development of Fishery Resources, Ministry of Agriculture and Land Reclamation, Cairo, Egypt

Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica

Ms Soheir El-Eryan, Counsellor for Labour Affairs, Permanent Mission of the Arab Republic of Egypt in Geneva

GREECE GRECE GRECIA

M. Georgios Boumpopoulos, Commandant (garde-côte), chef des relations du travail pour le secteur maritime, ministère de la Marine marchande, Pirie, Grèce

JAPAN JAPON JAPÓN

Mr Masaki Sakai, Director, Policy Planning Division, Fisheries Policy Planning Department, Fisheries Agency of Japan, Tokyo, Japan

Adviser/Conseiller technique/Consejero técnico

Mr Morio Kaneko, Deputy Director, Policy Planning Division, Fisheries Policy Planning Department, Fisheries Agency of Japan, Tokyo, Japan

NAMIBIA NAMIBIE NAMIBIA

Mr Bro-Matthew Shingudja, Labour Commissioner, Office of the Labour Commissioner, Ministry of Labour and Social Welfare, Windhoek, Namibia

PHILIPPINES FILIPINAS

Mr Manuel G. Imson, Labour Attaché, Permanent Mission of the Philippines in Geneva

SPAIN ESPAGNE ESPAÑA

Sr. Santos Orizaola Gurría, Asesor Técnico Laboral Marítimo, Instituto Social de la Marina, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Madrid, España

URUGUAY

Sr. Eduardo Bonomi Varela, Ministro de Trabajo y Seguridad Social, Montevideo, Uruguay

Adviser/Conseiller technique/Consejera técnica

Sra. Ana Inés Rocanova, Segunda Secretaria, Misión Permanente de Uruguay en Ginebra

Members representing the Employers**Membres représentant les employeurs****Miembros representantes de los empleadores**

Sr. Patricio Barber Soler, Asesor Legal, Cámara de Pesqueros Congeladores de Argentina, Buenos Aires, Argentina

Mr Webjørn Barstad, Norwegian Fishing Vessel Owners Association, Aalesund, Norway

Mr Bruce Chapman, Executive Director, Canadian Association of Prawn Producers, Manotick, Canada

Mr Jae Sung Lee, Korea Deep Sea Fisheries Association, Seoul, Republic of Korea

Mr Ringo Manda, Human Resources Executive, Sea Harvest Corporation Limited, Cape Town 8000, South Africa

Mr Yuji Okazaki, Fishing Boat and System Engineering Association, Tokyo, Japan

Sr. Alvaro Pizarro Maass, Confederación de la Producción y del Comercio de Chile, Santiago, Chile

Mr Ment Van der Zwan, AB RYSWYKZH, the Netherlands

Members representing the Workers**Membres représentant les travailleurs****Miembros representantes de los trabajadores**

Mr Johnny Hans, Norwegian Seafarers Union, Oslo, Norway

Mr Isaac Impraim, National Union of Seamen, Accra, Ghana

Ms Hye Kyung Kim, ITF Coordinator, Federation of Korean Seafarers' Unions, Seoul, Republic of Korea

Mr Suezono Kondo, Secretary, Bureau of Fisheries, All-Japan Seamen's Union, Tokyo, Japan

Mr Peter Sand Mortensen, Adviser, Transport Section, United Federation of Danish Workers, Copenhagen, Denmark

Sr. Mario Aníbal Morato, Secretario General Adjunto, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos, Buenos Aires, Argentina

Mr Hee Sung Park, President, Federation of Korean Seafarers' Unions, Seoul, Republic of Korea

M. Ivan Victor, président-secrétaire national Pêche, FG TB-UBOT, Belgische Transportarbeidersbond (BTB), Antwerp, Belgique

Workers' advisers
Conseillers des travailleurs
Consejeros de los trabajadores

Mr Jon Whitlow, International Transport Workers' Federation, Secretary, Seafarers, Fisheries & Inland Navigation, ITF House, London, United Kingdom

Mr Rossen Karavatchev, International Transport Workers' Federation, Section Assistant, Seafarers, Fisheries & Inland Navigation, ITF House, London, United Kingdom

Mr Flemming Smidt, Fagligt Fælles Forbund (3F), Copenhagen, Denmark

Mr Yuji Iijima, All-Japan Seamen's Union, ITF House, London, United Kingdom

Observers Observateurs Observadores
Regional coordinators Coordonnateurs régionaux
Coordinadores regionales

Mr Geoffrey A.O. Omondi (Africa), Permanent Mission of the Republic of Kenya in Geneva

Ms Vera Albuquerque (Americas), Coordenadora Nacional de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, Ministério do Trabalho e Emprego, Rio de Janeiro, Brasil

Mr Sicai Rong (Asia and Pacific), Permanent Mission of the People's Republic of China, Petit-Lancy

Mr Sergey Kurbatov (Eastern Europe), Deputy Chief of Branch, Ministry of Health and Social Development, Moscow, Russian Federation

Ms Susanne Hoffmann (Western Europe), Social Counsellor, Permanent Mission of Germany in Geneva

Ms Linda L'Heureux (IMEC), Deputy Director, International Labour Affairs, Human Resources and Social Development Canada, Ottawa, Ontario, Canada

Representatives of the United Nations, specialized agencies
and other official international organizations

Représentants des Nations Unies, des institutions spécialisées
et d'autres organisations internationales officielles

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados
y de otras organizaciones internacionales oficiales

Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO)

Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

Mr A. Gudmundsson, Fishery Industry Officer (Vessels), Fishery Technology Service, Fishery Industries Division, Fisheries Department, Rome, Italy

Representatives of non-governmental international organizations
Représentants d'organisations internationales non gouvernementales
Representantes de organizaciones internacionales no gubernamentales

International Organisation of Employers (IOE)

Organisation internationale des employeurs

Organización Internacional de Empleadores

M. Jean Dejardin, Conseiller, Geneve

International Trade Union Confederation (ITUC)

Confédération syndicale internationale

Confederación Sindical Internacional

Ms Anna Biondi, Director, Geneva Office, Geneva

Ms Raquel González, Assistant Director, Geneva Office, Geneva