



El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 de la OIT:

Una guía para los sindicatos



Índice

3 Introducción

Primera sección

- 7 El convenio
- 8 ¿Qué protección reciben los pescadores?
- 10 ¿Qué se entiende por 'flexible'?
- 11 ¿Quién está cubierto?
- 12 ¿De qué manera se benefician los pescadores a pequeña escala?
- 13 ¿De qué manera se ve afectada la reglamentación existente sobre el trabajo en la pesca?
- 14 ¿Qué supone para los pescadores?
- 15 ¿Cuál es la edad mínima?
- 16 ¿Cuáles son las normas médicas?

Segunda sección

- 19 Las condiciones del servicio
- 20 Remuneración de los pescadores
- 21 Horas de descanso y dotación
- 22 Lista de tripulantes
- 23 Enfermedad, lesión y muerte
- 24 Repatriación
- 25 Contratación
- 26 Atención médica
- 27 Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales
- 29 Seguridad social
- 30 Alimentos y agua
- 31 Alojamiento
- 37 ¿Cuáles son las responsabilidades del propietario de un buque pesquero?
- 39 Control de la aplicación
- 41 Directrices sobre el control por el Estado del puerto
- 42 Recomendaciones de la ITF sobre el control por el Estado del puerto
- 43 Estudio de casos prácticos

Tercera sección

- 47 Cómo implementar el convenio utilizando el CNC Modelo de la ITF

Cuarta sección

- 53 Conclusiones
- 54 Glosario
- 56 ¿Qué es la OIT?
- 57 La OIT y el convenio
- 58 Información adicional

Introducción

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (Nº 188), de la OIT, fue concebido para garantizar que los pescadores a escala mundial tengan acceso a unas condiciones de trabajo y de vida decentes. Tras varios años de difíciles negociaciones, fue adoptado en junio de 2007, junto con una recomendación oficial adjunta.

Este convenio que marca un hito se aplica a todos los tipos de pesca comercial y procura establecer unas normas mínimas aceptables para proteger a los pescadores en todos los aspectos de su trabajo, en lo que constituye una profesión altamente peligrosa y mayormente no regulada.

Los pescadores y los buques pesqueros están excluidos de casi toda la legislación existente y, por tanto, en este convenio se establece un marco básico de las obligaciones de los empleadores, y las correspondientes obligaciones de los gobiernos de introducir unas normas mínimas en la legislación nacional. Esto representa un mayor desafío para algunos gobiernos que para otros, dadas las diversas condiciones en las que opera la industria pesquera a escala mundial. Por ese mismo motivo, es probable que las disposiciones más básicas del convenio tengan mayores repercusiones para los pescadores que trabajan en las partes menos desarrolladas de la industria.

El convenio es flexible, de forma que pueda ser pertinente para todos los tipos de pesca comercial e implementado en todas partes del mundo. Asimismo, goza de la flexibilidad de una implantación gradual en lo que respecta a ciertas disposiciones.

Pero, aunque sea adoptado, no entrará en vigor hasta que haya sido ratificado por 10 Estados Miembros de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), ocho de los cuales deben ser Estados costeros. Esa meta no se ha alcanzado. La ITF cree que es esencial que un mayor número de países lo ratifiquen, y que los sindicatos deben desempeñar un papel importante para convencerlos de que lo hagan.

La ITF desearía rendir homenaje a los 30 millones de hombres y mujeres que trabajan en la industria pesquera a escala mundial y quiere ayudarlos a obtener unas condiciones de trabajo decentes a través de la implantación de este convenio. Esta guía ha sido concebida con el fin de ayudar a los sindicatos y a sus miembros a entender el convenio y ejercer una presión más eficaz para lograr su ratificación, así como de ayudarlos a utilizarlo para mejorar las condiciones y apoyar la negociación colectiva, y también para demostrar de qué manera puede implementarse con la ayuda de un convenio de negociación colectiva modelo de la ITF.

Primera sección

- 7 El convenio
- 8 ¿Qué protección reciben los pescadores?
- 10 ¿Qué se entiende por 'flexible'?
- 11 ¿Quién está cubierto?
- 12 ¿De qué manera se benefician los pescadores a pequeña escala?
- 13 ¿De qué manera se ve afectada la reglamentación existente sobre el trabajo en la pesca?
- 14 ¿Qué supone para los pescadores?
- 15 ¿Cuál es la edad mínima?
- 16 ¿Cuáles son las normas médicas?

El convenio

El convenio cuenta con una estructura especial de dos niveles. Por un lado, contiene normas aplicables a:

- los buques de eslora igual o superior a 24 metros;
- los buques que permanezcan más de siete días en el mar;
- los buques que naveguen a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa;
- los buques que naveguen más allá del borde exterior de la plataforma continental; y
- los pescadores que trabajen a bordo de dichos buques.

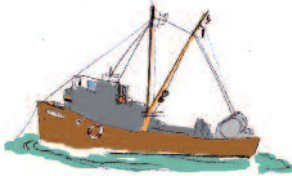
Por otro lado, tiene más flexibilidad en lo que respecta a los otros buques pesqueros cubiertos por el convenio y a los pescadores que trabajan a bordo de dichos buques. La adopción de leyes, reglamentos u otras medidas para implantar las disposiciones del convenio queda en manos de las autoridades nacionales.

Tras celebrar consultas, cada país decidirá qué tipo de buques pesqueros, incluidos los buques de pequeña escala, deberían beneficiarse de las normas laborales mínimas en materia de pesca. Existen también disposiciones para la “aplicación progresiva” de algunas disposiciones del convenio en relación a determinadas categorías de buques pesqueros.

El convenio cuenta con tres anexos

- En el Anexo 1 figura la equivalencia de medidas, cuando la autoridad competente decide utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora.
- En el Anexo 2 figura una lista de los datos que han de incluirse en los acuerdos de trabajo de los pescadores.
- En el Anexo 3 figura una lista de los requisitos que rigen para los espacios de alojamiento de los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.

Asimismo, existe una Recomendación sobre el trabajo en la pesca (Nº 199), en la que se proporcionan orientaciones sobre la mejor manera de implementar las disposiciones del convenio.



¿Qué protección reciben los pescadores?

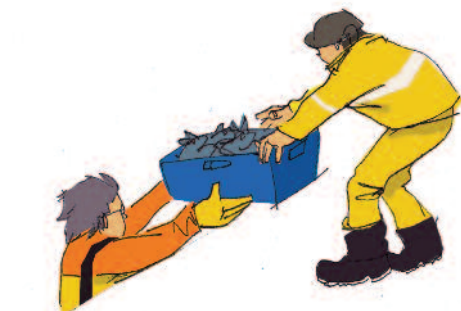
En el convenio se abordan las siguientes cuestiones principales, que se consideran esenciales para garantizar un trabajo decente en los buques pesqueros. En el convenio:

- se establecen las responsabilidades de los propietarios y los capitanes o patrones de los buques pesqueros respecto a la seguridad de los pescadores y los buques;
- se fija una edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros;
- se exige que todos los pescadores se sometan a exámenes médicos regulares en los que se certifique su aptitud para trabajar a bordo de buques pesqueros;
- se exige que los buques pesqueros cuenten con una dotación (tripulación) suficiente y eficiente y estén bajo el control constante de un capitán o patrón competente;
- se garantiza que los pescadores a bordo gocen de períodos de descanso de duración suficiente;



- se exige que los buques pesqueros cuenten con una lista de tripulantes y que todos los pescadores a bordo tengan un acuerdo de trabajo firmado;
- se da derecho a los pescadores a ser repatriados cuando vencen sus acuerdos;
- se prohíbe a los pescadores pagar para obtener un empleo, y se prohíbe colocar a los pescadores en listas negras por cualquier motivo;
- se exige que los servicios privados de contratación y colocación y las agencias de empleo privadas, si están autorizados a operar, estén debidamente regulados y controlados;
- se determina cómo se llevará a cabo la remuneración de los pescadores;

- se establecen unas normas mínimas pormenorizadas sobre los espacios de alojamiento y los alimentos a bordo;
- se establecen unos requisitos mínimos en materia de seguridad y salud en el trabajo;
- se hace hincapié en la necesidad de atención médica a bordo de los buques pesqueros; y
- se garantiza que los pescadores se beneficien de las disposiciones de la seguridad social.



¿Qué se entiende por ‘flexible’?

Quienes participaron en la negociación del convenio enfrentaron diversos desafíos al lidiar con una industria que abarca desde los buques factoría más sofisticados, que permiten recolectar y procesar el pescado, hasta botes pesqueros a una escala mucho menor, incluido un conjunto diverso de normas existentes y factores geográficos complejos. Si bien era importante mantener unas normas lo más elevadas posible y no socavar las disposiciones existentes, también era necesario establecer unas normas mínimas alcanzables, donde antes no había ninguna.

La búsqueda de una solución para este desafío resultó en un convenio que tiene un enfoque gradual y en el que se introduce el concepto de “aplicación progresiva”. Mientras que un proceso de aplicación más rígido podría haber impedido la ratificación por parte de importantes países en desarrollo que cuentan con un gran número de pescadores, el enfoque “progresivo” permite a los gobiernos ratificar el convenio sobre la base de que se comprometan a cumplir todas sus disposiciones, y de que éste sea un proceso gradual. Esto sólo puede llevarse a cabo si se consulta debidamente a los representantes de los pescadores y de los propietarios de los buques pesqueros.

Una serie de artículos del convenio han sido identificados como los que podrían estar sujetos a una “aplicación progresiva” debido a problemas especiales de importancia ocasionados por una infraestructura desarrollada en forma insuficiente. Los mismos están relacionados con:

- la necesidad de un certificado médico válido para trabajar a bordo;
- la obligación de llevar a bordo una lista de tripulantes que debería entregarse también a las personas reconocidas en tierra;
- la responsabilidad del propietario de asegurarse de que el pescador cuente con un acuerdo de trabajo;
- el requisito de llevar a cabo evaluaciones de riesgos a bordo; y
- la obligación del Estado Miembro de proporcionar protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

Sin embargo, la “aplicación progresiva” no se aplica a los buques:

- de eslora igual o superior a 24 metros; o
- que permanezcan más de siete días en el mar; o
- que realicen operaciones de pesca en aguas distantes.

Asimismo, se introduce en el convenio un elemento de flexibilidad en la ratificación a través del concepto de “equivalencia sustancial”. Éste supone que un Estado Miembro puede elegir implementar los derechos y principios de una disposición de manera diferente a la establecida en el convenio, siempre y cuando se alcancen la finalidad y los objetivos generales de la disposición en cuestión. El uso de la “equivalencia sustancial” se limita a las disposiciones relacionadas con el número de horas de descanso y los espacios de alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

¿Quién está cubierto?

En virtud de lo dispuesto en el convenio, la definición de pescador incluye a todas aquellas personas empleadas o contratadas, cualquiera que sea su cargo, o que ejerzan una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas, así como aquellas personas que trabajen por cuenta propia.

El convenio no abarca únicamente a los pescadores (en el sentido tradicional del término), sino también a los trabajadores dedicados al procesamiento de pescado a bordo de los buques pesqueros.

El convenio puede excluir, en forma total o parcial, tras la celebración de consultas, las operaciones de pesca interior y determinadas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros dedicados a la pesca marítima, en función, entre otras cosas, de la eslora de los buques, la duración del viaje, la zona de operación, y el tipo de operación de pesca. No obstante, aun cuando los buques tengan una eslora inferior a 24 metros, esas exclusiones no podrán extenderse a buques que permanezcan más de siete días en el mar y naveguen más de 200 millas náuticas de la costa o más allá del borde exterior de la plataforma continental.

Se establece que la edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero es de 16 años.



“No pasa nada,
estamos
cubiertos.”

¿De qué manera se benefician los pescadores a pequeña escala?

En el convenio no se hace referencia específicamente a los pescadores o los buques pesqueros a gran y pequeña escala. El convenio abarca todas las operaciones pesqueras, independientemente del nivel de tecnología utilizado o del tamaño del buque pesquero, a excepción de las operaciones a pequeña escala llevadas a cabo con fines de subsistencia. Para mayor claridad, por “pesca de subsistencia” se entiende la pesca efectuada por los pescadores para alimentar a su familia, no para vender la captura. Se calcula que más del 90 por ciento de los pescadores trabajan a bordo de buques de eslora inferior a 24 metros.

El convenio es muy flexible porque debe contemplar la amplia variedad de situaciones en las que los pescadores trabajan. Por ejemplo, algunas disposiciones del convenio se aplican únicamente a los buques de eslora superior a 24 metros o a aquellos que permanezcan tres días o más en el mar.

¿De qué manera se ve afectada la reglamentación existente sobre el trabajo en la pesca?

El convenio no afecta a ninguna ley, concesión, derecho arancelario ni acuerdo entre los propietarios de los buques pesqueros y los pescadores que establezca unas condiciones más favorables que las estipuladas en éste. En cambio, ha sido concebido para elevar las normas en las partes del mundo menos reguladas y tiene por objeto establecer una “igualdad de condiciones” en lo que respecta a los requisitos mínimos para garantizar unas condiciones de vida y de trabajo decentes en toda la industria.

¿Qué supone para los pescadores?

El convenio tiene por objeto abordar todos los aspectos importantes y esenciales del trabajo y la vida a bordo de un buque pesquero, y establecer un conjunto de normas mínimas a escala mundial que serán supervisadas por autoridades competentes cuando se adopte la legislación nacional para implementar sus prescripciones.

¿Cuál es la edad mínima?

La edad mínima acordada para trabajar a bordo de un buque pesquero es de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar a un pescador a trabajar a bordo de un buque pesquero, si tiene entre 15 y 16 años de edad, ya no está sujeto a la enseñanza obligatoria y participa en una formación profesional en materia de pesca.

Se prohíbe que los pescadores menores de 18 trabajen de noche (el término “noche” se define como un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada). La autoridad competente podrá realizar excepciones a estas restricciones estrictas al trabajo nocturno únicamente cuando los pescadores deban llevar a cabo una formación específica.

No se permite a los pescadores menores de 18 que realicen tareas que puedan resultar peligrosas para su salud, seguridad o moralidad.



“Lo sentimos, no podemos contratar a nadie que sea menor de 16 años.”



¿Cuáles son las normas médicas?

Los pescadores no pueden trabajar a bordo de un buque a menos que se haya certificado su aptitud física para desempeñar sus tareas.

Se podrá eximir a los pescadores de la necesidad de contar con un certificado, pero no si trabajan a bordo de un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros y permanecen más de tres días en el mar.

Todos los certificados médicos deberán ser expedidos por personal médico debidamente calificado, o en el caso de un certificado relativo a la vista, por un médico oftalmólogo reconocido.

En el certificado médico deberá constar, como mínimo que:

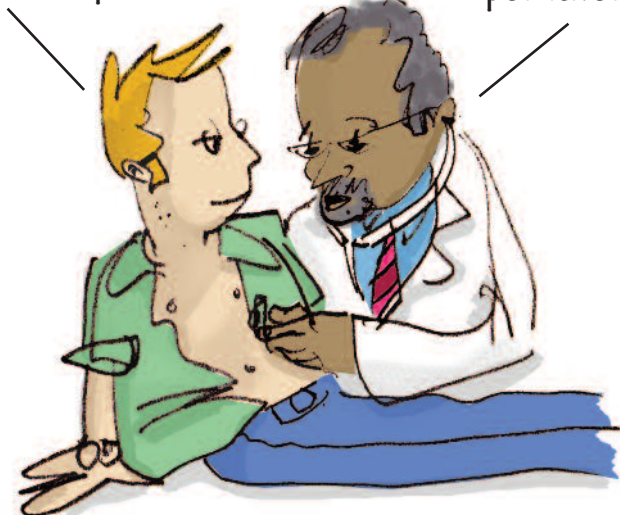
- la audición y la vista del pescador son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque; y
- no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.

El certificado médico tendrá una validez de dos años. Para los pescadores menores de 18, sólo tendrá una validez máxima de un año.

Si un certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

*“Abandono doctor,
sinceramente, mi
salud es lo primero.”*

*“Respire hondo,
por favor.”*



Segunda sección

19	Las condiciones del servicio
20	Remuneración de los pescadores
21	Horas de descanso y dotación
22	Lista de tripulantes
23	Enfermedad, lesión y muerte
24	Repatriación
25	Contratación
26	Atención médica
27	Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales
29	Seguridad social
30	Alimentos y agua
31	Alojamiento
37	¿Cuáles son las responsabilidades del propietario de un buque pesquero?
39	Control de la aplicación
41	Directrices sobre el control por el Estado del puerto
42	Recomendaciones de la ITF sobre el control por el Estado del puerto
43	Estudio de casos prácticos

Las condiciones del servicio

Acuerdos de trabajo de los pescadores

- El pescador debe recibir y guardar un original firmado de su acuerdo, del cual también debe haber una copia disponible a bordo.
- El acuerdo del pescador debe estar firmado por él/ella y su empleador.
- El pescador tiene derecho a procurar asesoramiento sobre las condiciones del acuerdo que ha de firmar.

Estas condiciones no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos.

Los datos que figuran a continuación han de incluirse en el acuerdo de trabajo del pescador, a menos que se haya dispuesto de otra manera en la legislación nacional o en un convenio de negociación colectiva aplicable:

- el nombre completo, fecha de nacimiento/edad y lugar de nacimiento;
- cuándo (fecha) y dónde (lugar) se firmó el acuerdo;
- el nombre y número de registro del buque;
- el nombre del empleador, propietario de la embarcación pesquera u otra parte representante autorizada en el acuerdo;
- el viaje que se vaya a emprender;
- el puesto a bordo;
- cuándo (fecha) y dónde (lugar) el pescador tiene que presentarse a bordo;
- los víveres que se suministrarán al pescador;
- el importe del salario y/o el porcentaje de la participación y cómo se calculan, incluido el salario mínimo que se hubiera convenido;
- la duración del acuerdo y condiciones para su terminación;
- la cobertura médica durante el servicio;
- las vacaciones anuales pagadas;
- la cobertura de seguridad social;
- la repatriación;
- los períodos mínimos de descanso;
- la referencia al convenio de negociación colectiva, cuando proceda;
- todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

Nota: *las prescripciones de los acuerdos de trabajo se aplican también a los pescadores que trabajan por cuenta propia, a excepción de aquellos que pescan solos en sus propias embarcaciones.*

Remuneración de los pescadores

- El salario debe ser pagado a un intervalo regular.
- Los propietarios de embarcaciones pesqueras deben asegurarse de que los pescadores puedan enviar a sus hogares, sin costo alguno, la totalidad o parte de sus ingresos.

“¡Hurra! Falta solo una semana para el día de la pago.”



Horas de descanso y dotación

Los pescadores deben gozar de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

Requisito adicional para los buques de eslora igual o superior a 24 metros

- La autoridad competente debe establecer un nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque y debe especificar el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer.

Requisitos adicionales para las embarcaciones pesqueras que permanezcan más de tres días en el mar

- El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada período de 24 horas y de 77 horas por cada período de siete días; sin embargo, la autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a estos límites.

En caso de emergencia, si la seguridad de la embarcación y la tripulación está en peligro, o para prestar asistencia a otras embarcaciones o personas en el mar, el capitán o patrón podrá suspender el horario de descanso y exigir a un pescador que trabaje todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado.

“Necesito un café.
Ha sido un día
muy duro.”



Lista de tripulantes

Todo buque pesquero deberá llevar a bordo una lista de tripulantes; una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe.

“Solo necesitamos actualizar sus detalles de contacto en nuestra lista de tripulantes.”



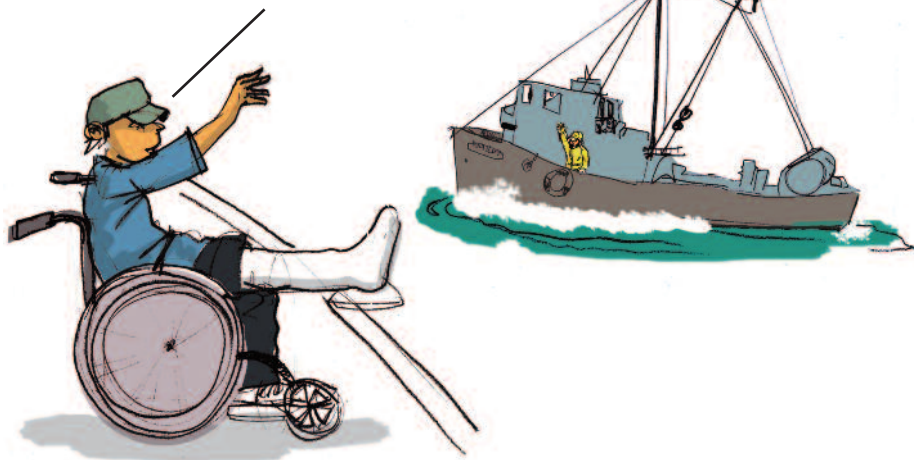
Enfermedad, lesión o muerte

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

- una atención médica apropiada; y
- la indemnización correspondiente, según la legislación y la reglamentación nacionales.

La protección ofrecida variará según el país, en función de la legislación, la reglamentación y las prácticas nacionales, y podrá garantizarse mediante un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques o un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores u otros regímenes.

*“Nos vemos dentro
de unas semanas.”*



Repatriación

Los pescadores tienen derecho a ser repatriados a cuenta del propietario:

- después de que haya vencido el acuerdo de trabajo;
- después de que el pescador o el propietario del buque pesquero hayan rescindido el acuerdo de trabajo por motivos justificados;
- si ya no están en condiciones de prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo; o
- si no cabe esperar que presten sus servicios habida cuenta de las circunstancias.

No obstante, el propietario del buque no está obligado a cubrir el costo de la repatriación si se determina que los pescadores han cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.

*Lástima que se hundiera el buque
pero, al menos me pagan el viaje
de regreso a casa.*



Contratación

En el convenio se establecen los requisitos mínimos que se aplican tanto a las agencias públicas como privadas de contratación y colocación (de tripulantes) y a las agencias de empleo privadas, si las hubiere. Las agencias de contratación de tripulantes se utilizan a menudo en los países que suministran mano de obra para enviar al exterior a pescadores para trabajar a bordo de embarcaciones que enarbolan banderas extranjeras, mientras que las agencias de empleo privadas se utilizan ocasionalmente en algunos países ya sea para la búsqueda de trabajo o la colocación de pescadores a bordo de distintos buques pesqueros. Cabe aclarar que las agencias de empleo privadas sólo pueden operar si el país ha ratificado el convenio pertinente de la OIT.

El propietario del buque pesquero es, en última instancia, el responsable en caso de que una agencia de empleo privada no cumpla sus obligaciones con un pescador tal como se establece en el convenio (por ejemplo, la remuneración de los pescadores, su repatriación y la provisión de atención médica) y no deberá impedirse a los pescadores en cuestión hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque.

En caso de que haya un servicio público de contratación y colocación de pescadores, éste debe ser:

- parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores; y
- gratuito.

Las agencias privadas de contratación de tripulantes deben estar reguladas por las autoridades competentes de su país tras la celebración de consultas con las organizaciones de representantes de los pescadores y de los propietarios de embarcaciones pesqueras.

Debe contarse con legislación, reglas u otras medidas a fin de:

- evitar que se creen listas destinadas a impedir que los pescadores obtengan un empleo;
- garantizar que, bajo ninguna circunstancia, se pida a los pescadores que paguen, directa o indirectamente, en su totalidad o en parte, los honorarios o gastos para obtener un empleo; y
- establecer las condiciones para la utilización, la suspensión o el retiro de la licencia o el certificado de las agencias privadas.

Atención médica

Tras tener en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, una embarcación debería:

- llevar a bordo equipos y suministros médicos apropiados;
- tener a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que sepa utilizar el equipo y los suministros médicos; y
- estar equipado para efectuar comunicaciones con servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico adecuado.

El equipo y los suministros médicos deberán ir acompañados de instrucciones en un idioma y formato que resulten comprensibles para los pescadores que se encuentren a bordo.

Además, los pescadores tienen derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

Requisitos adicionales para buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros

- La autoridad competente deberá determinar cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo y conservar e inspeccionar debidamente.
- Los buques pesqueros deberán llevar a bordo una guía médica aprobada por la autoridad competente o la última edición de la Guía médica internacional de a bordo.
- Los buques pesqueros deberán tener acceso a un sistema de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche.
- Los buques pesqueros deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico.

Deberá proporcionarse atención médica gratuita a todos los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o hayan desembarcado en un puerto extranjero.

“No es para tanto, solo necesita mantener limpia la herida.”



Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales

Deberá llevarse a cabo la correspondiente evaluación de los riesgos con la participación de los pescadores y/o de sus representantes.

Deberá contarse con medidas para evitar los riesgos relacionados con el trabajo y prevenir los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales a bordo de buques pesqueros.

Los pescadores deberán estar formados en la manipulación de artes de pesca similares a las que utilizarán y deberán estar informados sobre las operaciones de pesca en las que participarán.

Además, deberían estar al tanto de lo siguiente:

- se tendrán en cuenta especialmente la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años;
- el Estado del pabellón deberá notificar e investigar los accidentes ocurridos a bordo; y
- se constituirán comités paritarios de seguridad y salud en el trabajo.

Requisitos adicionales para buques de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar

- Los propietarios de buques pesqueros deberán establecer procedimientos que regirán a bordo para la prevención de accidentes de trabajo y lesiones y enfermedades profesionales.
- Los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones y pescadores deberán recibir orientaciones sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud de los pescadores a bordo de buques pesqueros.

“Aquí tiene su equipo de protección.”



- Los propietarios de buques pesqueros deberán asegurarse de que:
 - a) a todos los pescadores se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados para desempeñar sus tareas a bordo;
 - b) todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad; y de que
 - c) los pescadores estén familiarizados de forma suficiente con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes.

Seguridad social

Los pescadores, así como las personas a su cargo, tienen derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se aplican a los demás trabajadores de otros sectores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia. Esto por lo general debería aplicarse en el país en el que residen.

Los Estados Miembros deberán proporcionar a los pescadores, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

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

- una atención médica apropiada; y
- la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.

La protección podrá garantizarse mediante:

- un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros; o
- un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otro régimen.

Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, los Estados del pabellón deberán adoptar legislación o reglamentos para garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de correr con los gastos por concepto de atención médica durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.

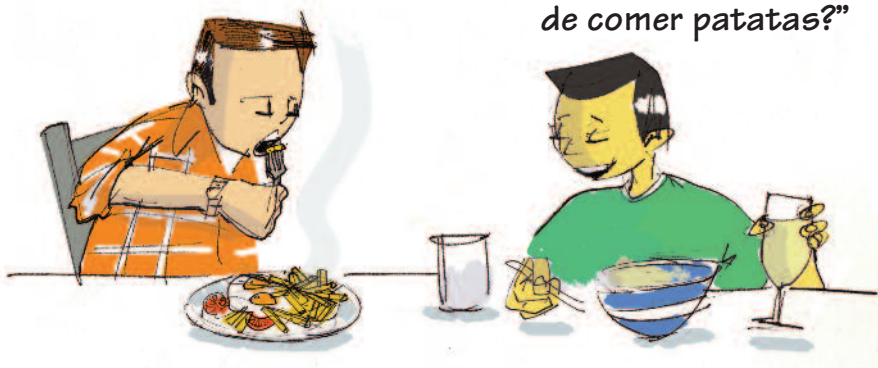
Alimentos y agua

Para muchos pescadores el buque no sólo es su lugar de trabajo, sino el lugar donde viven, y no únicamente mientras se encuentran en el mar, sino también a veces cuando están en puerto.

Por tanto, el agua y los alimentos servidos a bordo deben tener valor nutritivo y calidad y cantidad suficientes para alimentar a todos los tripulantes. El suministro de alimentos y agua potable será responsabilidad del propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. En caso de pagarse, sería posible recuperar los costos como costos de explotación si esto está estipulado en el CNC que rige un sistema de remuneración a la parte.

“Esta comida no está mal.”

“¿Aun no te cansaste de comer patatas?”



Alojamiento

La provisión de alojamiento y equipo individual de protección adecuados también es responsabilidad del propietario del buque pesquero. Además de las cláusulas que figuran en el convenio existe un anexo específico (Anexo 3) sobre el alojamiento en los buques pesqueros en buques pesqueros nuevos o en buques que hayan sido objeto de una transformación importante.

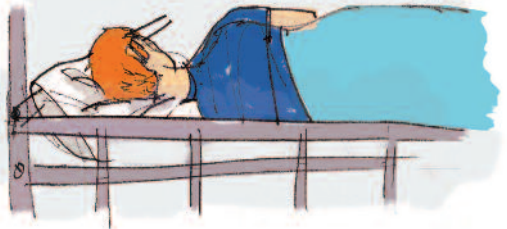
En el convenio se reconoce que lo que resulta apropiado para los buques de gran tamaño o aquellos que permanecen durante largos períodos en el mar podría no ser pertinente para los buques más pequeños o aquellos que permanecen en el mar durante períodos muy cortos. Por lo tanto, el convenio es flexible; establece dimensiones para zonas como los dormitorios de los buques de gran tamaño, pero es menos específico en lo que respecta a los botes pequeños. Las prescripciones sobre las dimensiones específicas de las habitaciones se aplican a los buques nuevos, pero excluyen a los buques que ya se encuentran en servicio en el momento de la ratificación.

El convenio ofrece muchas posibilidades a los representantes de los pescadores para ejercer presión a fin de obtener las mejores normas posibles en sus regiones cuando se les consulte por el alojamiento en los nuevos buques.

Proyecto y construcción de los espacios de alojamiento

Todos los pescadores tienen derecho a tener un alojamiento decente a bordo que se ajuste a las normas mínimas estrictas que incluyen:

- el tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento;
- el número de pescadores por habitación;
- las instalaciones y normas sanitarias mínimas;
- las instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados;
- la altura libre;
- la calefacción y la ventilación;
- el ruido, las vibraciones y otros factores ambientales;
- la iluminación; y
- el aislamiento.



En el caso de los buques en los que sea necesario tener en cuenta, sin discriminación, los distintos intereses religiosos y las distintas prácticas sociales de los pescadores a bordo, la autoridad competente, previa celebración de consultas con los propietarios de los buques pesqueros y las organizaciones de pescadores en cuestión, podrá permitir la introducción equitativa de variaciones a los espacios de alojamiento y las condiciones de vida con respecto a las normas del convenio.

Equivalencias de arqueo bruto

Dado que las autoridades competentes utilizan tanto el criterio del arqueo bruto como el de la eslora para establecer la legislación aplicable a los distintos tipos de buques pesqueros, en el Anexo 1 del convenio se establecen las siguientes equivalencias entre el arqueo bruto, la eslora y la eslora total o máxima:

Arqueo bruto	Eslora	Eslora total o máxima
75 GT	15	16,5
300	24	26,5
950	45	50

Cuadro de alojamiento

En este cuadro se resumen los requisitos de alojamiento correspondientes a los nuevos buques pesqueros que figuran en el Anexo 3 del convenio:

Proyecto y construcción	Requisitos para todos los buques	Requisitos adicionales para los buques de eslora igual o superior a 24 metros
Altura libre	Altura libre adecuada en todos los espacios de alojamiento.	No deberá ser inferior a 200 centímetros. <i>Podrá reducirse a un mínimo de 190 centímetros.</i>
Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento	No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de procesamiento de pescado y/o las salas de máquinas.	No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de procesamiento de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia.
Aislamiento	Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados.	
Otras disposiciones	Deberán proveerse las salidas de emergencia necesarias.	

Proyecto y construcción	Requisitos para todos los buques	Requisitos adicionales para los buques de eslora igual o superior a 24 metros
Ruido y vibraciones	Deberán adoptarse medidas para evitar el ruido y las vibraciones excesivas.	Deberán adoptarse normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones.
Ventilación	Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas.	Deberá contarse con un sistema de ventilación del alojamiento que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias en cualquier condición atmosférica y climatológica.
Calefacción y aire acondicionado	Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente calefaccionados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas.	Se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado mediante un sistema de calefacción apropiado, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales. Se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas, a excepción de los buques que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición.
Dormitorios	Por lo general, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.	
Iluminación	En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada, cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual para la lectura y los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia.	Los espacios de alojamiento deberán iluminarse según las normas adoptadas establecidas por el Estado del pabellón.

Proyecto y construcción	Requisitos para todos los buques	Requisitos adicionales para los buques de eslora igual o superior a 24 metros
Superficie	Espacio y comodidad adecuados para los pescadores a bordo.	<p>En los buques de eslora inferior a 45 metros, no menos de 1,5 metros cuadrados por persona; podrá reducirse a 1,0 metros cuadrados.</p> <p>En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, no menos de 2 metros cuadrados por persona; podrá reducirse a 1,5 metros cuadrados.</p>
Personas por dormitorio	El número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis. Cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.	El número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro, pero se permitirán excepciones cuando esto no sea razonable o factible. Los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona y en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio.
Otras disposiciones	Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.	Las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros. Podrían reducirse a 190 por 70 centímetros. Se deberá proporcionar un escritorio y una silla.
Comedores	Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero a popa del mamparo de abordaje y, cuando sea factible, separados de los dormitorios.	Separados de los dormitorios. Los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

Proyecto y construcción	Requisitos para todos los buques	Requisitos adicionales para los buques de eslora igual o superior a 24 metros
Instalaciones sanitarias: bañeras o duchas, retretes y lavabos	Se deberán prever instalaciones sanitarias para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque y éstas deberán permitir una privacidad razonable. Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente.	Se deberá disponer de, al menos, una bañera o ducha, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos. Esto podría reducirse a una bañera o ducha y un lavabo por cada seis personas o menos y al menos un retrete para cada ocho personas o menos.
Lavanderías	Se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa.	Instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se emplazarán instalaciones de lavandería adecuadas en un local separado.
Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados	Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado.	En los buques de eslora igual o superior a 45 metros se deberá disponer de una enfermería separada que deberá estar adecuadamente equipada.
Otras instalaciones	Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios.	
Ropa de cama, vajilla y artículos diversos	Vajilla y ropa de cama apropiadas para todos los pescadores que se encuentren a bordo. Los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación.	
Instalaciones de recreo		Instalaciones y servicios de recreo apropiados para todos los pescadores que se encuentren a bordo; los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.
Instalaciones de comunicación	Acceso razonable a los equipos de comunicación para todos los pescadores, en la medida en que sea factible, y a un precio justo y razonable.	

Proyecto y construcción	Requisitos para todos los buques	Requisitos adicionales para los buques de eslora igual o superior a 24 metros
Cocina y despensa	Equipos para cocer los alimentos, instalados en una cocina separada. La cocina o las instalaciones destinadas a cocer los alimentos deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones y, cuando sea factible, de refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.	Una cocina separada. Se utilizará una despensa y un refrigerador u otros lugares de almacenamiento a baja temperatura.
Alimentos y agua potable	El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores.	
Condiciones de limpieza y habitabilidad	Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados.	
Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de éste		<p>Inspecciones frecuentes para asegurar que:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones; (b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente; y (c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados. <p>Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas deberán consignarse y estar disponibles.</p>

¿Cuáles son las responsabilidades del propietario de un buque pesquero?

El convenio proporciona un marco básico sobre las obligaciones del propietario de un buque pesquero. Algunos aspectos de la vida a bordo son responsabilidad única del propietario; algunos son responsabilidad conjunta del propietario del buque y el Estado del pabellón y/o de diversos órganos internacionales; y algunos están supeditados a la participación de otras partes. El Estado Miembro tiene la responsabilidad de adoptar leyes, reglamentos y otras medidas que establezcan que los propietarios de buques pesqueros que enarbolan su bandera deben cumplir esas obligaciones.

Atención médica: los propietarios de buques pesqueros deberán cubrir los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador, a menos que se haya determinado que el pescador ha cometido un incumplimiento grave de su acuerdo de trabajo.

Dotación: los propietarios deberán asegurarse de que el capitán o patrón sea competente y que cuente con todos los recursos necesarios para garantizar que el buque cumple las obligaciones del convenio. Asimismo, el buque deberá contar con una dotación suficiente y segura para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad.

Acuerdos de trabajo: los propietarios deben asegurarse de que cada pescador que se encuentre a bordo tenga un acuerdo de trabajo vigente que haya sido firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado.

Alimentación y alojamiento: los propietarios deberán proporcionar alimentos y agua a los pescadores que se encuentren a bordo sin costo adicional para éstos. Se deberán respetar las normas mínimas sobre el alojamiento que se establecen en el Anexo 3.

Responsabilidades a bordo

El propietario de un buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Convenio.

El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque.

Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

Salud y seguridad: los propietarios deberán asegurarse de que, dependiendo del tamaño del buque, se establezcan medidas o procedimientos para prevenir

accidentes de trabajo, y lesiones y enfermedades profesionales. Además de esto, cada pescador deberá recibir la formación básica necesaria en cuestiones de seguridad para la navegación y explotación del buque en condiciones de seguridad, y debería estar familiarizado con el equipo de a bordo. Asimismo, el propietario del buque pesquero es responsable de proporcionar a los pescadores que se encuentren a bordo las ropas y equipos individuales de protección necesarios.

Responsabilidad conjunta: trabajando con los órganos internacionales competentes y con las aportaciones de los pescadores, los propietarios de buques tienen la responsabilidad de examinar en forma continua el problema de las vibraciones a bordo con el fin de proteger a los pescadores de los efectos adversos de las vibraciones.

Control de la aplicación

Documento de cumplimiento

Todos 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 a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón,

deberán llevar un documento de cumplimiento de las disposiciones del convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo, válido por un período que no deberá exceder de cinco años.

A fin de garantizar la aplicación efectiva de las disposiciones del convenio, se estipula en el mismo el control por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto.

Control por el Estado del pabellón

En el convenio se estipula el requisito de que los Estados del pabellón deberán establecer un sistema de control de la aplicación respecto de los buques que enarbolan su pabellón. A efectos prácticos, esto supone que una serie de inspectores calificados deberán supervisar las condiciones de vida y de trabajo, y expedir certificados a determinados buques. Además de esto, los Estados del puerto podrán investigar las quejas e informar al respecto al Estado del pabellón. Cualquier persona interesada en el bienestar de los pescadores puede presentar una queja. En resumen, el sistema de control de la aplicación requiere de:

- inspecciones;
- presentación de informes;
- supervisión;
- procedimientos de tramitación de quejas; y
- aplicación de sanciones y medidas correctivas apropiadas.

Control por el Estado del puerto

La otra manera de garantizar el cumplimiento de los requisitos del convenio es a través de un posible control por el Estado del puerto en los puertos extranjeros. El convenio permite que los países que lo hayan ratificado controlen la aplicación de sus requisitos en los buques pesqueros extranjeros que ingresan a sus puertos.

Por lo general, se supone que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto deben verificar los documentos pertinentes.

La inspección de los buques pesqueros extranjeros, en lo que respecta a las

condiciones de los pescadores, podrá llevarse a cabo, en función de la legislación nacional, cuando:

- se obtengan pruebas de que, por ejemplo durante una inspección de rutina, esos buques no cumplían los requisitos establecidos en el convenio; o
- se reciba una queja de que esos buques no cumplían los requisitos establecidos en el convenio.

Si un Estado de un puerto, en cuyo puerto hace escala un buque pesquero en el curso normal de su actividad o por razones operativas, recibe una queja u obtiene pruebas de que en dicho buque no se cumplen los requisitos establecidos en el Convenio, podrá adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud. Los buques no deberán ser inmovilizados ni demorados indebidamente.

La queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo. Esto no se aplica a las quejas que se consideren manifiestamente infundadas.

Además, los países que hayan ratificado el convenio deberán asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier país que lo haya ratificado.

*“Debe estar perforado.
Creo que necesitan
revisarlo antes de que
salgamos del puerto.”*



Directrices sobre el control por el Estado del puerto

Además del convenio, la OIT adoptó, en febrero de 2010, unas Directrices sobre el control por el Estado del puerto relativas a la implantación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (Nº 188).

Estas directrices se elaboraron con objeto de:

- prestar asistencia a las administraciones del Estado del puerto para poner en práctica de manera eficaz sus responsabilidades en virtud del convenio; y
- promover la armonización en la aplicación de sus disposiciones relativas a las responsabilidades del Estado del puerto.

Las directrices tienen por objeto proporcionar información y orientación práctica complementaria a las administraciones de los Estados de puertos que puedan adaptarse para reflejar las prácticas y políticas nacionales y otros acuerdos internacionales aplicables vigentes que rijan las inspecciones de buques pesqueros en el marco del control por el Estado del puerto.

Las directrices deberían considerarse complementarias a las medidas nacionales adoptadas por las administraciones de los Estados del pabellón en sus países y en el exterior. Tienen por objeto proporcionar asistencia a las administraciones de los Estados de puertos para garantizar el cumplimiento del convenio.

Recomendaciones de la ITF sobre el control por el Estado del puerto

La ITF apoya firmemente la implantación de un control eficaz por el Estado del puerto y cree que:

- el control eficaz por el Estado del puerto de los buques pesqueros en relación con las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores sería beneficioso y mejoraría la situación general en el sector;
- deberían concertarse acuerdos nacionales y/o regionales sobre un control uniforme por el Estado del puerto en lo que respecta a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de buques pesqueros;
- deberían adoptarse medidas para determinar cuál sería la manera más adecuada de implantar el control por el Estado del puerto;
- es necesario que se imparta formación sobre las normas del convenio a los oficiales encargados del control portuario;
- las administraciones nacionales deberían cooperar con la OIT para preparar cursos de formación específicos; y
- debería promoverse la ratificación y la aplicación efectiva a escala mundial del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la OIT, incluso a través de la introducción de un control eficaz por el Estado del puerto.

Estudio de casos prácticos

La ITF y sus inspectores en distintas partes del mundo reciben a menudo quejas de los pescadores. A continuación figuran algunos ejemplos:

Caso 1

Un pescador firmó un contrato de tres años con una agencia de contratación. Su salario mensual era de US\$240, pero en el contrato no se especificaba cuándo ni de qué manera se repartiría la bonificación. Durante el período que permaneció a bordo, el pescador sufrió lesiones, pero como tenía temor de perder su bonificación, se negó a ser dado de baja. Señaló que los malos tratos eran comunes en el buque. Tras 22 meses y 20 días, el pescador ya no pudo soportar los malos tratos y solicitó que se rescindiera su contrato. El propietario se negó a pagarle el salario correspondiente a los últimos seis meses y no le dio ninguna bonificación. El pescador demandó al propietario y firmó un documento de arbitraje en el que acordó recibir seis meses de salario, lo cual era su derecho. Pero debido a que la bonificación (el reparto de las capturas) no se mencionaba en su contrato, sólo recibió una bonificación de US\$600 por 22 meses de trabajo.

Caso 2

Unos inspectores de la ITF fueron al puerto español de Marín tras recibir quejas de las tripulaciones de tres buques de la misma compañía española. Los tripulantes eran de España, Ghana, Costa de Marfil y Senegal. Los principales problemas que los inspectores encontraron a bordo incluían salarios no pagados, solicitudes de repatriación, falta de provisiones a bordo incluida agua dulce y combustible, y la negativa de las autoridades españolas a inspeccionar las condiciones o adoptar medidas adecuadas. La situación se vio aun más complicada por las barreras idiomáticas y de comunicación. Tras una huelga de la tripulación y varias reuniones y negociaciones difíciles con todas las partes en cuestión, los inspectores lograron obtener pasajes de regreso para todos los tripulantes afectados así como sus salarios atrasados.

Caso 3

El contrato que figura al dorso (AS APPROPRIATE) firmado por un ciudadano nepalés analfabeto que casi con seguridad nunca antes había visto el mar o un bote pesquero, pone de relieve la explotación de las tripulaciones por parte de algunas compañías pesqueras y agencias de contratación. Es un contrato de tres años que garantiza un salario de US\$200 al mes. De esta cantidad, US\$150 por mes son retenidos por la agencia en Singapur (además del salario correspondiente a los primeros seis meses), y US\$50 por mes son retenidos por el capitán (que ha de entregarlos “en el puerto”); los envíos de dinero a Nepal sólo podrán realizarse cada seis meses. Se espera que los tripulantes trabajen al menos 18 horas al día, sin horas extraordinarias. El agua de mar debe utilizarse para bañarse y lavar ropa. Al final del contrato, el tripulante debe llegar a Singapur por sus propios medios a fin de cobrar

su salario; si no se ha cumplido el contrato, el tripulante será abandonado en el puerto más próximo y tendrá que regresar a su hogar por sus propios medios.

Contract
CONTRACT BETWEEN CREW AND FISHING VESSEL
(SIGN IN NEPAL)

Name: _____ Passport No: _____ Date of Birth: _____
 Father's Name: _____ Mother's Name: _____
 Beneficiary's Name: _____ Contact No: _____ (NP)

PERSONAL DECLARATION:

1. It is my deliberate and thoughtful decision to join this job as a Fisherman.
2. In case I fail to complete the contract stated in the contract for personal reasons or dismissed from the job on the ground that I violated the Company Rules & Regulations, I fully understand and agree to the following conditions:
 - (a) I will pay all the expenses incurred for going home to Nepal from the Fishing Location no matter what the amount may be (minimum US \$2,000 and above depending on the fishing location).
 - (b) I will not claim back any amount of money I spent for securing this job.

1. TERMS AND CONDITIONS WITH UNDERTAKING.

- 1.1 Tenure of the Contract is 3 years from the date this contract is signed.
- 1.2 Primary job involves Catching, Packing and Freezing fish. Any other jobs related to these major activities including preparatory works fall within the scope your job.
- 1.3 Primary fishing activities occur in the Seas. A trip to the Sea may last for 6 months to one year or even more.
- 1.4 There is no fixed working hours. However, daily working hours will be around 18 hours (sometime more, sometime less).
- 1.5 Both Accommodation & Food provided by the Company. However, Cigarettes and Personal Supplies (eg. Soft Drinks, Noodles, Shampoo, Tooth Paste, Tooth Brush, Biscuits etc) is not free and will have to be paid by the crew himself.
- 1.6 Seawater will be used for bathing and laundry purpose.
- 1.7 New Crews may suffer from seasick. However, the crew will recover automatically within a few weeks working the vessel. No need to take medicines.
- 1.8 The Crew must follow all the safety rules and regulations on board the ship.
- 1.9 The ship is responsible for accidents occurred during working hours. Insurance is US \$5,000/- and payable to nominated Crew's family upon death and permanent disability. However, the ship holds no responsibility for personal sickness, fighting injury and fighting leading to the cause of the death.
- 1.10 The Crew must work hard, obediently and diligently.
- 1.11 Any Crew who breaches the Contract (Own Sickness, Lazy and Rejected by the Captain etc) must bear ALL THE EXPENSES INCURRED IN GOING BACK HOME TO NEPAL.

2. SALARY & BONUS

- 2.1 Your Basic Salary is US \$ 200/- Out of this amount, you will be given US \$50/- in the ship by the captain when the ship berth at the port. Remaining US \$ 150/- will be kept in the company in Singapore. This amount can be sent home upon request by the Crew as stated below.
- 2.2 There is NO overtime working hours and NO overtime pay.
- 2.3 The first 6 x Month Salary (US \$ 200 x 6 = US \$ 1,200) will be kept in the Company as deposit and will be paid back to the crew when he goes home after completion of the contract.
- 2.4 Your Salary will be sent home once in every 6 months. The reason why it is 6-month is because it is very costly to send salary home every month.
- 2.5 Miscellaneous bonuses may be paid annually at the end of the year. However, the amount depends upon the performance of the crews.

Note:

If a Crew finishes the contract at the port at country other than Singapore, it is the responsibility of the crew to call Singapore Office and inform that he is coming to Singapore. Only when Singapore Office gives GO SIGNAL, then the Crew is to board the plane and come to Singapore to collect the remaining salary. The reason why he needs to confirm is because he has to collect all the amounts Ship Captain owe to the Crew before leaving the Ship. If a Crew fail to do so, Singapore Office will hold no responsibility for claiming back the amount the Ship Captain owe to the Crew on behalf of the Crew.


What the Ship Captain may owe to the Crew as follows:

- (a) Monthly US \$ 50/- which the captain may or may not have paid you in full.
- (b) Shark Fin Bonus and other Working Bonuses.

Agreed By Crew:

 Name:
 Date:

Thumbprint (R) _____ (L) _____



Cómo implementar el convenio utilizando el CNC Modelo de la ITF

En el Convenio de negociación colectiva (CNC) Modelo de la ITF para dotaciones de barcos pesqueros se pueden encontrar orientaciones adicionales sobre cómo implementar el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007. A continuación figura una reseña del CNC, y el texto completo se encuentra disponible en <http://www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm>

En el CNC se establecen las condiciones de trabajo que podrán ser negociadas por un representante sindical en nombre de un grupo de pescadores.

El objetivo del acuerdo es proporcionar un modelo simple de un CNC básico pero bien estructurado, a fin de que sea utilizado por los sindicatos afiliados según se prescriba. Tiene por objeto cubrir a todos los buques pesqueros, no sólo a los buques de bandera de conveniencia (BDC), y establecer una serie de condiciones mínimas para todos los pescadores que trabajan a bordo de buques BDC. El acuerdo ha sido concebido para prestar asistencia a los sindicatos afiliados en los países en desarrollo en la preparación y negociación de los CNC con los propietarios de buques pesqueros, en nombre de sus miembros, y proporcionar orientaciones sobre las distintas cláusulas de los CNC. Establece un marco de política que puede utilizarse para determinar los salarios y las condiciones de trabajo que, como mínimo, no deberían ser inferiores a los estipulados en los instrumentos de la OIT. En el convenio modelo también se proporcionan cláusulas que podrán utilizarse para combatir y sancionar las operaciones de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

**“No se preocupen, el
Sindicato se encargará
de negociar por ustedes.”**



Se recomienda que, al negociar con los empleadores, los sindicatos afiliados utilicen algunas o todas las cláusulas del CNC Modelo de la ITF, de acuerdo con sus circunstancias específicas, pudiendo enmendarse, omitirse y aun añadirse otras disposiciones.

El CNC Modelo de la ITF consta de 15 minicapítulos, una lista y tres apéndices. A continuación figura un breve resumen:

- Capítulo I: Las definiciones de los términos utilizados en el convenio.
- Capítulo II: Las obligaciones de las partes.
- Capítulo III: Los requisitos de preempleo.
- Capítulo IV: Las horas de trabajo (normales y extraordinarias), los salarios mínimos, la asignación de trabajo adicional y la constancia del trabajo realizado.
- Capítulo V: La duración de la contratación y las disposiciones sobre el descanso.
- Capítulo VI: El derecho de los pescadores de recibir un salario mínimo mensual, el cálculo y pago de salarios y otras cuestiones salariales. En el Apéndice 1 se trata la cuestión del reparto de la captura y/u otros beneficios negociados. La definición de cupos y el pago final de salarios una vez que se ha vendido el pescado. La necesidad de solidaridad entre los pescadores y los sindicatos de portuarios, cuando se lleva a cabo la descarga del pescado en los puertos.
- Capítulo VII: Los procedimientos disciplinarios sencillos y los criterios según los cuales los pescadores pueden desobedecer órdenes.
- Capítulo VIII: El derecho a la repatriación gratuita de los pescadores a sus hogares, al concluir su contrato de empleo.
- Capítulo IX: Las obligaciones del empleador de proporcionar alimentos, alojamiento, cama y posibilidades de esparcimiento para los pescadores.
- Capítulo X: Las disposiciones sobre los derechos de los pescadores a cuidados médicos gratuitos y al subsidio de enfermedad.
- Capítulo XI: La salud y seguridad profesionales y la prevención de accidentes.
- Capítulo XII: La incapacitación y pérdida de vida.
- Capítulo XIII: El derecho de los pescadores a participar en actividades sindicales, sin verse sujetos por ello a procesos disciplinarios.
- Capítulo XIV: La dotación adecuada, la cobertura de seguro obligatoria y el trato equitativo de todos los pescadores.

La Lista

El propósito de la lista es proporcionar una plantilla con los nombres y datos del barco/de los barcos cubiertos por el CNC.

Apéndice 1

Éste no es el “Apéndice 1 del convenio”, sino una nota orientativa que podrá utilizarse al negociar con la compañía.

Apéndice 2

En el Apéndice 2 se proporciona orientación sobre los distintos beneficios en efectivo en caso de incapacidad, pérdida de vida-fallecimiento en servicio; enseres de la dotación, pérdida o daños, junto con las cuotas normales de afiliación cobradas por algunos afiliados.

Apéndice 3

El Apéndice 3 es un procedimiento modelo de queja que podrá ser utilizado por los afiliados, en ausencia de procedimientos anteriormente establecidos.



Cuarta sección

53	Conclusiones
54	Glosario
56	¿Qué es la OIT?
57	La OIT y el convenio
58	Información adicional

Conclusiones

Por primera vez en la historia de la OIT se ha establecido en un convenio una serie de normas relacionadas con las condiciones de vida y de trabajo de todos los pescadores. Además, por primera vez, se proporciona específicamente al sector una protección en el ámbito de la seguridad social, la salud y la seguridad en el trabajo y el número de horas de descanso.

Éste también es el primer instrumento de la OIT relacionado con la pesca cuyo ámbito de competencia reúne tanto las operaciones de pesca interior como marítima. Se aplica a los buques pesqueros de tamaño grande y pequeño, abiertos y con cubierta, así como a los pescadores a bordo de dichos buques y a otros trabajadores de la industria pesquera.

El convenio proporciona los elementos clave de una norma laboral para el sector pesquero en lo que respecta a la contratación de pescadores, la mejora de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, y la provisión de seguridad social. Constituye una protección para los pescadores contra las condiciones de trabajo y de vida inhumanas a escala mundial.



Glosario

Pesca comercial: todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos o canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva.

Autoridad competente: el ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de una disposición del convenio.

Consulta: toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas.

Propietario de buque pesquero: el propietario de un buque de pesca o 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 y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes.

Pescador: toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas ("a la parte"); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros.

Acuerdo de trabajo del pescador: el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rijan las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque.

Buque pesquero o buque: toda nave o embarcación que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial.

Arqueo bruto: el arqueo bruto calculado de conformidad con el Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969.

Eslora: por lo general, el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla.

Eslora total o máxima: la distancia medida en línea recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa.

Servicio de contratación y colocación: toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio.

Capitán o patrón: el pescador al mando de un buque pesquero.

OIT: Organización Internacional del Trabajo.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 de la OIT: Una guía para los sindicatos

CNC: convenio de negociación colectiva – un acuerdo sobre las condiciones laborales negociado por un sindicato en nombre de un grupo de trabajadores.

Control por el Estado del puerto: Las autoridades encargadas del control por el Estado del puerto podrán inspeccionar a los buques extranjeros en los puertos nacionales a fin de verificar que las condiciones a bordo del buque y el equipo se ajusten a los requisitos del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, de la OIT, y que no sean peligrosos para la seguridad y la salud de los pescadores.

¿Qué es la OIT?

La Organización Internacional del Trabajo es la responsable de elaborar y supervisar las normas internacionales laborales mínimas. Es el único organismo de las Naciones Unidas con carácter “tripartito” que reúne a representantes de gobiernos, empleadores y trabajadores para elaborar en forma conjunta las políticas y programas que promueven “el trabajo decente para todos”. Esto le da una ventaja a la OIT, al incorporar el conocimiento “del mundo real” sobre el empleo y el trabajo, y garantiza que las opiniones de los interlocutores sociales se vean reflejadas de manera precisa en las normas laborales mínimas y en la elaboración de las políticas y los programas.

Desde 1919 la OIT ha adoptado un gran número de convenios y recomendaciones laborales internacionales, varios de los cuales estaban relacionados con derechos y principios fundamentales, tales como:

- la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva;
- la eliminación de todo tipo de trabajo forzado u obligatorio;
- la abolición efectiva del trabajo infantil; y
- la eliminación de la discriminación respecto del empleo y la ocupación.

Los objetivos principales de la OIT son promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de trabajo decente, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar los temas relacionados con el trabajo.

Compendio de www.ilo.org/global/about-the-ilo



La OIT y el convenio

“El nuevo Convenio de la OIT, que llevará el número 188, fue adoptado por delegados de gobiernos, trabajadores y empleadores que asisten a la Conferencia Internacional del Trabajo con 437 votos a favor, 2 votos en contra, y 22 abstenciones. Este Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (Núm.188) entrará en vigor cuando sea ratificado por 10 de los 180 Estados Miembros de la OIT, si al menos ocho son Estados costeros. Su correspondiente Recomendación (Núm.199) fue adoptada con 443 votos a favor, 0 en contra y 19 abstenciones.

Estas nuevas normas contienen disposiciones diseñadas para garantizar que los trabajadores en el sector de la pesca cuenten con:

- mejoras en la salud y seguridad ocupacional y atención médica en el mar, incluyendo atención en tierra para los pescadores que sufran una enfermedad o lesión;
- el tiempo de descanso necesario para preservar su salud y seguridad;
- la protección que brinda un acuerdo de trabajo; y,
- la misma cobertura de seguridad social que tienen otros trabajadores.

Las disposiciones también tienen como objetivo garantizar que los buques pesqueros sean construidos y mantenidos de manera tal que los trabajadores cuenten con condiciones de vida adecuadas para las largas temporadas que suelen pasar en el mar.

El Convenio crea un mecanismo para garantizar el cumplimiento y aplicación de sus disposiciones por los Estados, y contempla inspecciones en puertos extranjeros para buques pesqueros grandes que realizan largas travesías para controlar que los trabajadores no estén sometidos a condiciones peligrosas para su salud y seguridad. El objetivo de esta última disposición es sacar de circulación buques operados en forma irresponsable en los cuales las condiciones de trabajo y de vida son inaceptables.

El Director General de la OIT, Juan Somavia, elogió a todos los que participaron en la discusión del nuevo Convenio (C.188), y destacó que hubo un extraordinario nivel de colaboración entre representantes de gobiernos, trabajadores y empleadores durante el proceso de redacción de los textos.

“La ampliación de la red de protección social y trabajo decente para los trabajadores de la pesca es importante para el compromiso de la OIT con la justicia social”, afirmó Somavia. “En el sector pesquero hay muchas personas que enfrentan riesgos extraordinarios e inesperados, a menudo trabajando durante largas horas para traer alimentos hasta nuestros mercados. Estos instrumentos ayudarán a protegerlos contra la explotación.”

Fuente: Comunicado de prensa de la OIT: http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/press-and-media-centre/news/WCMS_083068/lang-es/index.htm

Información adicional

ICSF (Colectivo Internacional de Apoyo al Pescador Artesanal)

- Una introducción al Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007:
<http://icsf.net/icsf2006/ControllerServlet?handler=OTHERPUB&code=viewFullPubn&pubnid=5&language=EN&pubnType=book&subsitleId=2>

OIT (Organización Internacional del Trabajo)

- Texto del convenio, anexos y recomendación:
www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C188
- Más información:
www.ilo.org/public/english/dialogue/sector/sectors/mariti/fishing-iloact.htm
- Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del convenio:
http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_162325/lang--en/index.htm

ITF (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

- Sección de Pesca de la ITF:
www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm
- Convenio de Negociación Colectiva (CNC) Modelo de la ITF para las dotaciones de buques pesqueros:
<http://www.itfglobal.org/fisheries/index.cfm>
- Sitio web ITF Seafarers:
www.itfseafarers.org

Para obtener más información y asistencia, ponerse en contacto con la ITF a través de los siguientes medios:

- mail@itf.org.uk
- fisheries@itf.org.uk

Tél. : +44 (0) 20 7403 2733

Fax : +44 (0) 20 7357 7871

La pesca comercial puede ser uno de los tipos de trabajo más peligrosos y menos regulados que existen. El convenio de la OIT procura establecer unas normas sobre la seguridad y las condiciones laborales, pero debe ser apoyado y entendido. En esta guía se explica cómo el convenio puede ayudar a los pescadores de todo el mundo y por qué es tan importante que un mayor número de gobiernos lo adopten.



Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido

Tél : +44 (0)20 7403 2733

Fax : +44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org

ISBN: 1-904676-50-2

