



Organización
Internacional
del Trabajo



- ▶ **Materiales de formación de la OIT sobre la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros**

► **Materiales de formación de la OIT sobre la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros**

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2021

Primera edición 2021

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

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

Materiales de formación de la OIT sobre la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros

ISBN: 978-92-2-036134-4 (impreso)

ISBN: 978-92-2-036135-1 (web pdf)

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.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

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.

Para más información sobre las publicaciones y los productos digitales de la OIT, visite nuestro sitio web: www.ilo.org/publns.

Esta publicación ha sido realizada por el Servicio de Producción, Impresión y Distribución de Documentos y Publicaciones (PRODOC) de la OIT.

Creación gráfica, concepción tipográfica, impresión, edición electrónica y distribución.

PRODOC vela por la utilización de papel proveniente de bosques gestionados de manera durable y responsable desde el punto de vista medioambiental y social.

Código: BIP-REP

► Prefacio

La pesca comercial constituye una de las fuentes de alimentos más importantes del planeta. Sin embargo, a menudo, la actividad a bordo de los buques pesqueros va asociada con condiciones de trabajo peligrosas y presenta numerosas características que la diferencian de otros tipos de trabajo y medios de sustento. Además, en muchos países, los pescadores parecen quedar, al menos en parte, al margen de las normas establecidas en el sistema legislativo y de otras medidas previstas para proteger a los demás trabajadores. El control del cumplimiento de la legislación a bordo de los buques pesqueros no es por lo general una tarea fácil, ya que los buques, debido a la naturaleza de la actividad, suelen estar en el mar, de manera que no se hallan fácilmente disponibles para ser objeto de inspecciones. Por otro lado, a veces hay aspectos relativos a las condiciones de vida y de trabajo que son competencia de diversos ministerios y agencias gubernamentales, lo que exige una coordinación y una colaboración mayores.

En junio de 2007, la Conferencia Internacional del Trabajo votó por una muy amplia mayoría a favor de la adopción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y de la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), que lo complementa. El Convenio, que entró en vigor en noviembre de 2017, aborda un amplio abanico de cuestiones que son fundamentales en la perspectiva de garantizar el trabajo decente a bordo de los buques pesqueros, como la edad mínima, el certificado/examen médico, el alojamiento y la alimentación a bordo, los acuerdos de trabajo de los pescadores y las horas de descanso. Estos instrumentos abarcan también aspectos como la salud y seguridad en el trabajo, la repatriación, la contratación y colocación de pescadores, la situación de los propietarios de los buques pesqueros, la responsabilidad en caso de enfermedad, lesión o muerte, y la seguridad social.

Cuando el Convenio y la Recomendación fueron adoptados, la Conferencia Internacional del Trabajo solicitó, a través de resoluciones, que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) formulara pautas para la aplicación de estas normas por el Estado del pabellón y orientaciones para los funcionarios responsables del control por el Estado del puerto en lo relativo a las disposiciones pertinentes del Convenio núm. 188, y que elaborara material didáctico dirigido a los inspectores y demás personal.

A raíz de las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración de la OIT, en 2010 se celebró en Ginebra una reunión tripartita de expertos, en la que se adoptaron las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*. En 2015, en cumplimiento de otras decisiones del Consejo de Administración, tuvo lugar una segunda reunión tripartita de expertos para adoptar las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*. La Oficina promovió en todo el mundo estas dos series de pautas, que a menudo iban acompañadas por materiales de formación.

Desde entonces, los gobiernos, organizaciones de pescadores y organizaciones de buques pesqueros, entre otros actores, han incrementado los llamamientos a la Oficina para recibir asistencia con el fin de establecer o mejorar los sistemas nacionales de inspección y de formar a inspectores. Esta necesidad fue manifestada en reuniones internacionales del programa de políticas sectoriales de la OIT, en seminarios y talleres regionales y en eventos nacionales en los que se abordaron el Convenio núm. 188 y la inspección de los buques pesqueros.

En la última década, se han adquirido experiencias valiosas en relación con la aplicación del Convenio núm. 188, inclusive en el ámbito de la inspección. Cabe destacar particularmente:

- los trabajos en curso del Departamento de Políticas Sectoriales (SECTOR), el Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, el Servicio de Administración del Trabajo, Inspección del Trabajo y Seguridad y Salud en el Trabajo (LABADMIN/OSH), el Servicio de Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo (FUNDAMENTALS) y las oficinas exteriores de la OIT;

- el proyecto «Ship to Shore Rights» de la OIT, financiado por la Unión Europea y concebido para luchar contra las modalidades de trabajo inaceptables en el sector de la pesca y de los productos del mar de Tailandia; en particular, su objetivo era evitar y reducir el trabajo forzoso, el trabajo infantil y otras formas inaceptables de trabajo, así como poner fin progresivamente a la explotación de los trabajadores, sobre todo de los migrantes, en los sectores pesquero y de la transformación de productos del mar de Tailandia, en colaboración con el Ministerio de Trabajo, otros organismos gubernamentales y los interlocutores sociales;
- el proyecto «SEA Fisheries Project», financiado por los Estados Unidos, cuya finalidad era reforzar la coordinación para combatir la trata de personas en la industria de la pesca en Asia Sudoriental. Concretamente, este proyecto se concentraba en reducir el fenómeno de la trata reforzando la coordinación e incrementando la eficiencia y la eficacia de las iniciativas nacionales y regionales establecidas en Asia Sudoriental, con tal propósito, y
- la labor de los gobiernos a título individual, las organizaciones representativas de pescadores y las organizaciones de propietarios de barcos pesqueros, entre otros.

El presente documento ha sido diseñado con el objetivo de responder a las necesidades de material de formación, siguiendo los requisitos del Convenio núm. 188 y teniendo en cuenta la gran cantidad de experiencias prácticas adquiridas en los últimos años. En particular, se trata de promover la cooperación y coordinación entre las múltiples autoridades que pueden desempeñar una función en la inspección de las cuestiones laborales en los buques pesqueros, con el propósito de asegurar el trabajo decente para todos los pescadores.

Alette van Leur, Directora del Departamento de Políticas Sectoriales

► Índice

Prefacio	iii
Agradecimientos.....	1
Acrónimos	1
1. Introducción y objetivos.....	2
1.1 Objetivos	4
1.2 Cómo utilizar los materiales de formación.....	4
1.3 Requisitos previos, inclusive el de inventario	5
1.4 Metodología	6
2. Panorama general	9
2.1 Ámbito sectorial y cifras.....	10
2.2 Desafíos para la inspección y la ejecución.....	12
2.3 Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), e instrumentos conexos.....	14
2.4 Definiciones.....	15
2.5 Autoridades competentes en la inspección del trabajo en la pesca.....	17
2.5.1 Autoridades competentes del Estado del pabellón y el Estado del puerto	17
2.5.2 Autoridades marítimas	18
2.5.3 Autoridades marítimas y de transporte.....	19
2.5.4 Los guardacostas y la marina	19
2.5.5 Autoridades pesqueras	19
2.5.6 Servicios de inspección e inspectores del trabajo.....	20
2.5.7 Otros organismos gubernamentales	20
2.5.8 Organizaciones reconocidas.....	21
2.5.9 Autoridades de control del Estado del puerto.....	21
3. Programa de planificación de los administradores	24
3.1 Panorama de la industria nacional (inventario).....	26
3.2 Marco jurídico, autoridades competentes y deficiencias habituales	27
3.3 Análisis de riesgos y recursos.....	30
3.4 Metas y planificación estratégica del cumplimiento de las normas.....	32
3.5 Planificación y herramientas de la inspección	37
3.6 Coordinación entre organismos	39
3.7 Establecimiento de procedimientos de presentación de quejas.....	40
3.8 Datos y presentación de informes	44
3.9 Consultas con propietarios de buques pesqueros y representantes de los trabajadores, y	45
establecimiento de orientaciones técnicas	45
3.10 Interlocutores sociales.....	48
3.11 Inspección de control por el Estado del puerto	49
3.12 Planificación de la formación de inspectores en el terreno.....	50

4. Programa de formación de inspectores en el terreno	52
4.1 Cómo utilizar estos materiales de formación	54
4.2 Consideraciones generales para las inspecciones.....	57
4.3 Responsabilidades jurídicas de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores	58
4.3.1 Propietarios de buques pesqueros	58
4.3.2 Capitanes o patrones	60
4.3.3 Pescadores	60
4.4 Los documentos válidos (artículo 41).....	62
4.5 Lista de tripulantes (artículo 15).....	64
4.6 Acuerdos de trabajo de los pescadores (artículos 16–20)	65
4.7 Cómo se determina cuáles son las relaciones de empleo o de trabajo a bordo de los buques pesqueros	70
4.7.1 El sistema de reparto de las capturas en la pesca	71
4.8 Dotación (artículos 13 y 14)	73
4.9 Horas de descanso (artículos 13 y 14).....	74
4.10 Certificados y exámenes médicos (artículos 10–12)	77
4.11 Seguridad y salud en el trabajo, prevención de accidentes laborales y evaluación de los riesgos (artículos 31–33).....	79
4.12 Comités paritarios de seguridad y salud	83
4.12.1 Comités portuarios de seguridad y salud	84
4.12.2 Comités de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros	85
4.12.3 Comités de salud y seguridad en mares locales.....	85
4.13 Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo	85
4.14 Alimentos y agua potable (artículo 27).....	86
4.15 Alojamiento (artículos 25, 26, 28 y anexo III)	93
4.16 Atención médica (artículos 29–30).....	95
4.17 Remuneración de los pescadores (artículos 23 y 24).....	98
4.18 Edad mínima para el empleo (artículo 9).....	100
4.18.1 Prohibición 1: El trabajo infantil peligroso.....	100
4.18.2 Prohibición 2: Trabajo nocturno	101
4.19 Contratación y colocación de los pescadores (artículo 22, párrafos 1 a 3)	103
4.20 Agencias de empleo privadas (artículo 22, párrafos 4 a 6).....	106
4.21 Repatriación (artículo 21)	106
4.22 Recepción y tramitación de las quejas (artículo 43, párrafos 1 a 5).....	108
5. Inspección de los casos de violación de los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT	110
5.1 Trabajo forzoso y trata de personas.....	112
5.1.1 Indicadores de trabajo forzoso, según la OIT	113
5.1.2 Relación entre trabajo forzoso y trata de personas	116
5.2 Trabajo infantil.....	121
5.3 Libertad de asociación y libertad sindical.....	121
5.4 Discriminación	123

5.5 Vínculo con los delitos pesqueros	124
5.5.1 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR).....	124
6. Ejercicio de inventario previo a la formación: Balance de los derechos laborales y las condiciones de trabajo y de vida a bordo de buques pesqueros, y de los sistemas estatales de inspección	126
6.1 Inventario del sector y sus actores	129
6.1.1 Principales estadísticas del sector, con inclusión de los valores del mercado y de las exportaciones	129
6.1.2 Tipos de pesca	130
6.1.3 Tipo, tamaño y distribución geográfica de las flotas	130
6.1.4 Propietarios y concentración en el sector	131
6.1.5 Fuerza de trabajo, dotación, días en el mar	131
6.1.6 Condiciones de trabajo y de vida	131
6.1.7 Principales actores (no gubernamentales).....	132
6.1.8 Otras partes interesadas.....	133
6.2 Actores y funciones del Estado	133
6.2.1 Legislación aplicable	133
6.2.2 Tipos de inspección en la pesca.....	137
6.2.3 Autoridades	137
6.2.4 Coordinación	138
6.2.5 Situación en materia de inspección y cumplimiento de la legislación	138
Anexo I:	
Consejos para la formación.....	140
Anexo II:	
Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica - Herramienta de inspección para el control por el Estado del puerto	143
Anexo III:	
Notificación 1885 de la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido relativa a la navegación comercial	152
Anexo IV:	
Guía práctica para la inspección del trabajo a bordo de buques pesqueros en los puertos de Indonesia	167
Anexo V:	
Orientaciones para la inspección del trabajo en la pesca preparadas por la OIT y el Ministerio de Trabajo de Tailandia	178
Anexo VI:	
Ficha descriptiva sobre seguridad y salud.....	185
Anexo VII:	
Cómo encontrar aliados y entidades que comparten nuestros intereses con respecto al trabajo en la pesca	196

Lista de cuadros

Cuadro 2.1. Reparto de responsabilidades en la inspección de la pesca en Sudáfrica y Tailandia	18
Cuadro 6.1. Plantilla para indicar los tipos de producto y las partes de mercado	130
Cuadro 6.2. Plantilla para registrar el número de embarcaciones por puerto, tamaño y tipo.....	130
Cuadro 6.3. Plantilla sobre la fuerza de trabajo en la pesca comercial, por tipo de embarcación, días pasados en el mar y tamaño, composición y origen de la tripulación.....	131
Cuadro 6.4. Plantilla sobre la legislación vigente.....	134
Cuadro 6.5. Plantilla sobre el ámbito de aplicación del Convenio núm. 188.....	135
Cuadro 6.6. Template for core labour standards	136
Cuadro 6.7. Template for inspection authority data.....	137
Cuadro 6.8. Plantilla para registrar infracciones laborales.....	139

Lista de recuadros

Recuadro 3.1. Deterring violations through media campaigns.....	35
Recuadro 3.2. Informe de la MCA sobre las condiciones de vida y de trabajo	38
Recuadro 3.3. A dónde se dirigen los trabajadores para obtener asistencia	42
Recuadro 3.4. Abusos y reformas en la industria pesquera de Irlanda	43
Recuadro 3.5. . Bases de datos, parámetros y puesta en común de información	44
Recuadro 3.6. Iniciativas de educación dirigidas los pescadores migrantes.....	47
Recuadro 4.1. Registro de la información obtenida en entrevistas	61
Recuadro 4.2. Técnicas de entrevista	66
Recuadro 5.1. Preguntas que ayudan a determinar si existe trabajo forzoso	114
Recuadro 5.2. Enfoque aplicado por el Brasil para detectar y eliminar el trabajo forzoso.....	118

Lista de gráficos

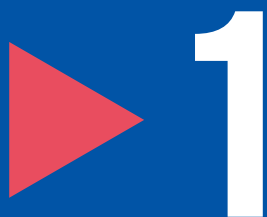
Gráfico 2.1. Producción mundial de la pesca de captura y la acuicultura.....	10
Gráfico 2.2. Tendencias mundiales de la situación de las poblaciones marinas, 1974–2015	11
Gráfico 2.3. Trabajo forzoso por sector, 2018	12
Gráfico 2.4. Herramienta de la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA) para las inspecciones de control por el Estado del puerto, 2018	22
Gráfico 3.1. Lista de normas relativas al Convenio núm. 188 establecida por la MCA.....	28
Gráfico 3.2. Evaluación de riesgos	32
Gráfico 4.1. SAMSA uses a legal knowledge evaluation in training inspectors	56
Gráfico 4.2. Ficha de entrevista para la inspección del trabajo	66

Agradecimientos

El presente documento de formación ha sido concebido por el Departamento de Políticas Sectoriales de la Organización Internacional del Trabajo y elaborado por Peter Hurst y Jason Judd, bajo la dirección de Brandt Wagner, Director de la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas del Departamento de Políticas Sectoriales. René Robert, Especialista Regional en Administración e Inspección del Trabajo de Asia, ha realizado también aportaciones a este trabajo.

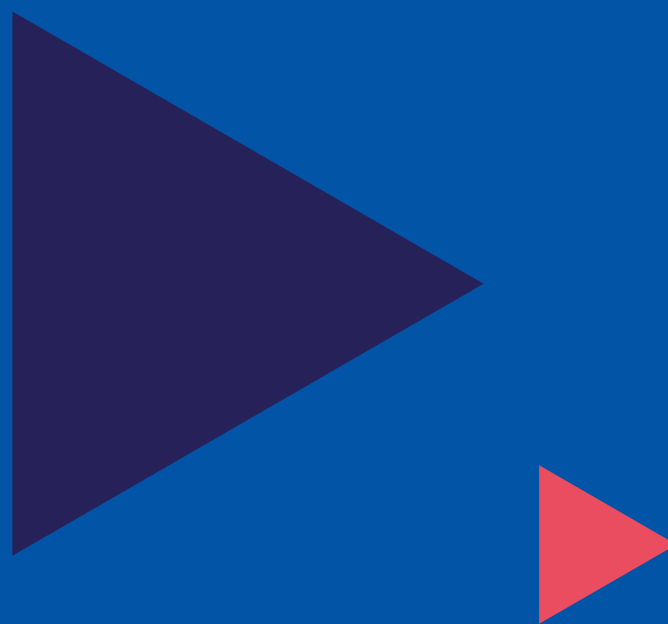
Acrónimos

AMERP	Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto
INDNR	(pesca) ilegal, no declarada y no reglamentada
MCA	Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido
MSN	Notificación para la Marina Mercante (<i>Merchant Shipping Notice</i> – Reino Unido)
OIT	Organización Internacional del Trabajo – Oficina Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
ONG	Organización no gubernamental
PSCO	funcionario encargado del control por el Estado del puerto
SAMSA	Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica
SST	Seguridad y salud en el trabajo
UNODC	Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito
ZEE	Zona económica exclusiva



Introducción y objetivos

El conjunto de materiales de formación que se presenta está destinado a brindar asistencia a los directores, administradores e inspectores de las autoridades competentes responsables de regular y supervisar las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros comerciales y de aplicar las normas para el trabajo en la pesca. Estos materiales pueden ser utilizados para impartir formación a los funcionarios que están creando (o mejorando) servicios integrales y coordinados de inspección centrados en los pescadores.





1.1 Objetivos

1. Reforzar las competencias de los **directores y administradores responsables de la inspección** de las condiciones de trabajo en la pesca para planificar, organizar, coordinar y gestionar los servicios de inspección. Una vez impartida la formación utilizando estos materiales, los participantes deberían ser capaces de:
 - ▶ identificar las características y las dificultades de la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques pesqueros en el sector de la pesca nacional, así como aquellas que se describen en el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y en los convenios fundamentales de la OIT;
 - ▶ determinar los buques (como lugares de trabajo), los grupos vulnerables de pescadores y las cuestiones laborales que deberán ser objeto de una inspección a bordo, y seleccionar las políticas, estrategias y programas adecuados para abordar dichas cuestiones;
 - ▶ desarrollar políticas, procedimientos y herramientas para llevar a cabo inspecciones de las condiciones laborales en los buques pesqueros;
 - ▶ organizar los recursos de los servicios de inspección y planificar, controlar, coordinar, supervisar y evaluar un programa de inspección en la pesca, y
 - ▶ encontrar los caminos a seguir y las oportunidades para forjar alianzas y asociaciones con ministerios, agencias y otros actores apropiados.
2. Reforzar los conocimientos y las competencias de los inspectores que supervisan las condiciones de trabajo de los pescadores a bordo de buques pesqueros. Al término de la formación, los participantes serán capaces de:
 - ▶ detectar vulneraciones de la legislación nacional, o de otras medidas de aplicación de las normas internacionales de trabajo relativas a las condiciones laborales en los buques pesqueros;
 - ▶ determinar los principales problemas laborales, los grupos vulnerables y los riesgos que deberán ser objeto de una inspección en este sector;
 - ▶ utilizar herramientas y metodologías adecuadas en las visitas de inspección para verificar y asegurar el cumplimiento de la normativa laboral, y
 - ▶ brindar asesoramiento a los armadores de buques pesqueros, capitanes o patrones, y, en particular, a las organizaciones de pescadores y de trabajadores, además de a otras partes interesadas, acerca de la manera óptima de cumplir la normativa laboral y de promover las condiciones de vida y de trabajo decentes en los buques pesqueros.

1.2 Cómo utilizar los materiales de formación

Los materiales de formación han sido diseñados para su utilización generalizada por los servicios de inspección de los Estados Miembros de la OIT. En particular, están dirigidos a los servicios de inspección que están desarrollando (o recomponiendo) sistemas de inspección y de obtención del cumplimiento de las normas laborales en el sector pesquero. Los materiales están diseñados de modo que sean útiles para los funcionarios de las autoridades pesqueras y marítimas que pueden desempeñar funciones en dichos ámbitos, es decir, no están destinados únicamente a los inspectores del trabajo.

El conjunto de materiales de formación se divide en cinco partes:

Capítulo 1: Introducción y objetivos. Se presentan los objetivos y la utilización de los materiales.

Capítulo 2: Panorama general. Se brinda una visión de conjunto de la industria pesquera mundial, y se abordan más específicamente su tamaño y alcance, los tipos de pesca, las autoridades gubernamentales que intervienen en la regulación de la pesca y los tipos de mecanismos de inspección y de cumplimiento normativo que emplean.

Capítulo 3: Programa de planificación de los administradores. Se describe la formación dirigida a los directores y administradores de los organismos encargados de regular, someter a inspecciones y hacer cumplir las normas de trabajo a bordo de los buques pesqueros comerciales. Esta sección consta de 11 sesiones o módulos concebidos con el fin de ayudar a los administradores y formadores en el área de la inspección a desarrollar o a revisar las estrategias al respecto, y a preparar sesiones de formación para los inspectores en el terreno. Su contenido se concentra en:

- la cartografía de la industria pesquera nacional;
- los marcos jurídicos de la actividad en el sector pesquero;
- la inspección centrada en las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros;
- la inspección orientada a detectar el trabajo forzoso y la trata (así como otros problemas relacionados con los convenios fundamentales de la OIT) en la industria pesquera;
- la planificación de la inspección y la estrategia de aplicación de las normas laborales en la pesca comercial, y
- los asociados, las consultas y la formulación de políticas en la pesca comercial.

Capítulo 4: Programa de formación de inspectores en el terreno. Está compuesto por 22 secciones y 19 ejercicios en torno a cuestiones relativas a la inspección basadas en el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y a los desafíos para el cumplimiento de la normativa que se suelen observar en la pesca comercial en todo el mundo. Está diseñado para su uso en el aula y en el terreno por los inspectores —independientemente del organismo al que representen— que supervisan las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

Capítulo 5: Inspección de los casos de violación de los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT. Se aborda la relación entre, por una parte, las inspecciones vinculadas a las leyes y los reglamentos nacionales que aplican el Convenio núm. 188 y, por otra parte, las inspecciones que se remiten a los principios y derechos fundamentales en el trabajo, contenidos en particular en los ocho convenios fundamentales de la OIT.

Capítulo 6: Ejercicio de inventario previo a la formación. Se trata de una actividad de investigación esencial que ayuda a las autoridades a examinar la situación de la industria nacional, el marco jurídico y el grado de aplicación y de cumplimiento de las normativas pertinentes.

1.3 Requisitos previos, inclusive el de inventario

Primeramente, los directores, administradores y formadores que utilicen estos materiales deberían conocer y comprender el Convenio núm. 188, si bien su ratificación no es un requisito previo. Asimismo, los administradores y formadores deberían en un comienzo leer: el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188); la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), y las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesquero*¹. Estos documentos aportan información y orientación a los usuarios de los materiales de formación, y de hecho los programas que siguen harán referencia a ellos. (Tanto el Convenio núm. 188 como las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón* deberían ser traducidos al idioma de los participantes, cuando sea necesario, junto a estos materiales, y difundidos antes de organizar un taller de planificación)².

1 OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)* (Ginebra, 2011) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_177248.pdf) [sitio consultado el 18 de abril de 2020]; OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* (Ginebra, 2017) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_429071.pdf) [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

2 El Convenio núm. 188 está disponible en inglés, francés, árabe, alemán, ruso y chino. Las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón están disponibles en inglés, francés y español.

La OIT promueve la ratificación del Convenio núm. 188 y alienta a todos los gobiernos a desarrollar (o recomponer) y poner en marcha sistemas de inspección y de medidas de cumplimiento de las normas en el trabajo en el sector pesquero. Si bien este conjunto de materiales se rige por las definiciones y el alcance del Convenio, su formato facilita a los administradores de la inspección y a los formadores la elaboración de un plan de estudio que se adapte a los límites de las leyes nacionales existentes y de los instrumentos adoptados, como el Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto.

En segundo lugar, los directores, administradores y formadores que utilicen estos materiales deberían realizar el ejercicio de inventario que se adjunta. Ello ayudará a las autoridades a organizar la información esencial para diseñar la estrategia de inspección y los programas de formación. No obstante, es necesario hacer una advertencia al respecto: al realizar el inventario puede suceder que una autoridad gubernamental se empantane al analizar las deficiencias en el marco jurídico. Por lo que se refiere a las industrias pesqueras que necesitan urgentemente sistemas de inspección y aplicación de medidas para el cumplimiento de la normativa, el costo que supone dicho estancamiento puede ser muy elevado para los trabajadores. Los gobiernos no deberían ceder a la tentación de aplazar el establecimiento de tales sistemas básicos mientras examinan y subsanan los déficits del marco jurídico, ya que este proceso puede llevar años.

1.4 Metodología

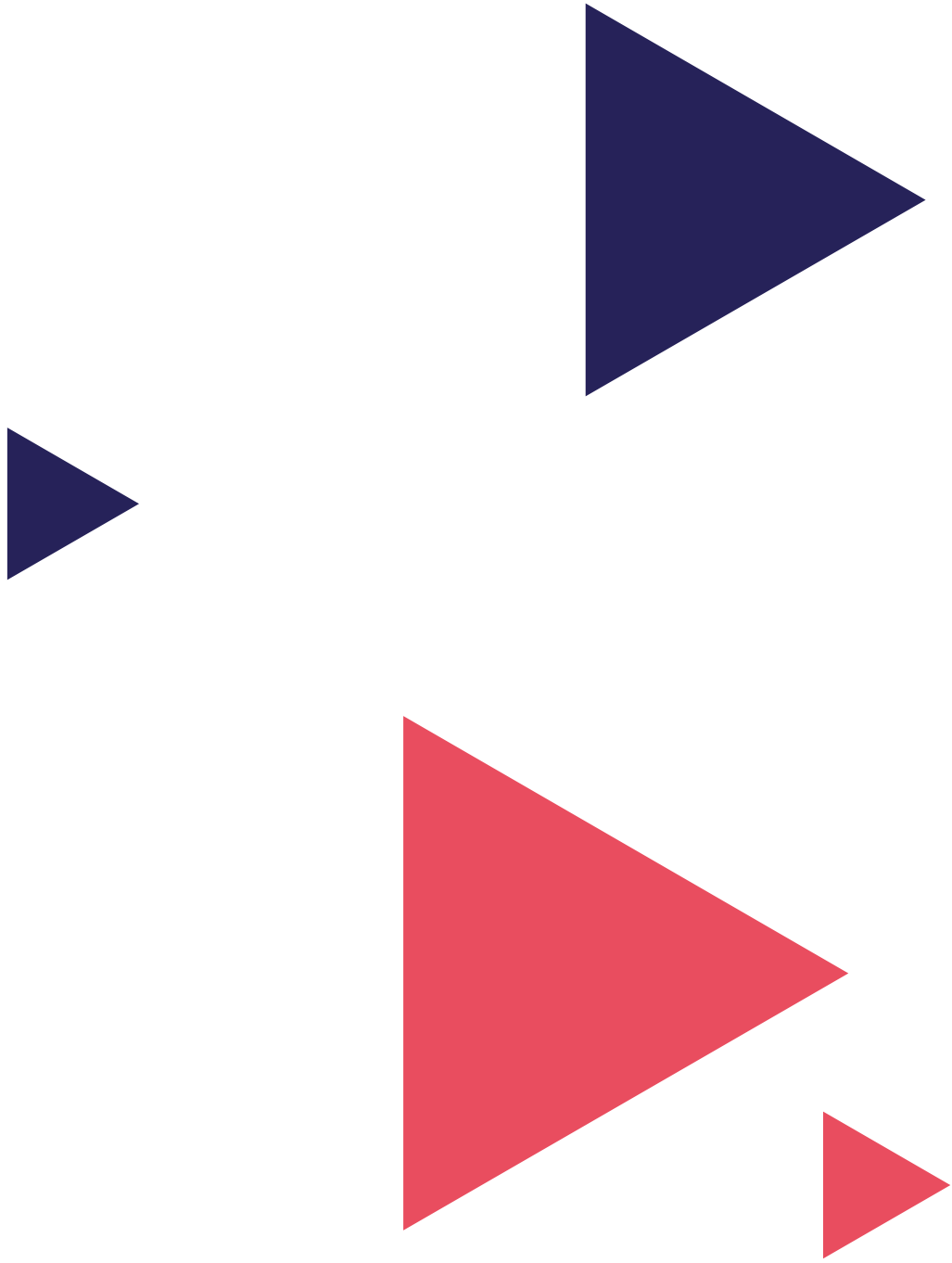
Los materiales incitan a los formadores a utilizar soportes visuales y aplicar métodos de aprendizaje interactivos en sus sesiones (sirviéndose de vídeos, juegos de rol e imágenes en que aparezcan personajes conocidos), en lugar de impartir clases magistrales y distribuir textos escritos. Las más de 30 actividades propuestas ayudarán a los administradores e inspectores a consolidar las lecciones fundamentales y a adquirir confianza a medida que analizan los enfoques a los problemas planteados.

Las sesiones del programa para inspectores en el terreno (por ejemplo, sobre pagos de salarios, contratos y equipos de seguridad) son modulares y pueden combinarse y adaptarse para ceñirse a los marcos jurídicos nacionales. En cada sesión o módulo se presenta un breve panorama general sobre:

- ▶ cuestiones jurídicas y cuestiones relacionadas con el lugar de trabajo;
- ▶ desafíos para los inspectores, trabajadores, propietarios de buques pesqueros y reguladores;
- ▶ técnicas de inspección, y
- ▶ ejemplos de la vida real y herramientas en el contexto de las tareas de inspección en la pesca en el Brasil, Indonesia, el Reino Unido, Sudáfrica y Tailandia.

Los formadores deberían encontrar un equilibrio adecuado entre el tiempo destinado a presentar sus ponencias y el que se dedique a la participación activa de los administradores e inspectores. Un reparto razonable sería dividir el tiempo en un 40 por ciento para las ponencias y un 60 por ciento para la participación activa, cuando los destinatarios sean inspectores que ya han trabajado en el contexto de la pesca, y a la inversa (alrededor del 60 por ciento para las ponencias y 40 por ciento para la participación), cuando se trate de inspectores nuevos en el sector. (En el anexo I, «Consejos para la formación», se aportan más ideas sobre la metodología de la formación).

En cada sesión se debería realizar un breve resumen y prever una pequeña pausa. En efecto, al término de cada día de formación se deberían sintetizar las principales lecciones y las observaciones de los participantes. Se recomienda encarecidamente organizar una visita de un día completo o de medio día a un puerto pesquero para llevar a cabo un simulacro de inspección laboral (o una inspección real) de los buques.





► 2

Panorama general

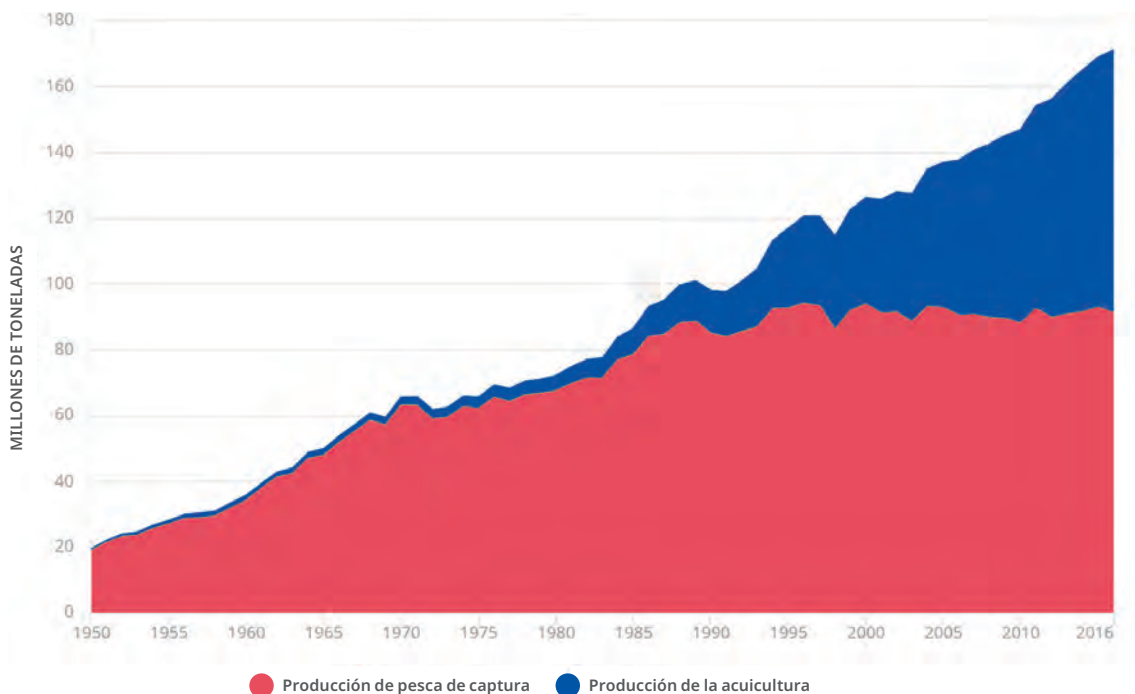


2.1 Ámbito sectorial y cifras

Más de 56,6 millones de personas están ocupadas en los sectores de la pesca y la acuicultura, 38 millones de las cuales tienen una actividad en la pesca de captura³. De estas, alrededor del 36 por ciento trabajan a tiempo completo, el 23 por ciento, a tiempo parcial y el porcentaje restante son pescadores ocasionales o que no pertenecen a una categoría específica. Más de 15 millones trabajan a tiempo completo a bordo de buques pesqueros⁴. Se calcula que la pesca y la acuicultura proporcionan sustento a entre el 10 y el 12 por ciento de la población mundial⁵.

Los gráficos 2.1 y 2.2 del informe *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2018*, publicado por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), permiten percibir el aumento radical que se ha producido en la pesca comercial (y la acuicultura) a nivel mundial en los últimos 50 años, y los estragos que tal crecimiento ha provocado en los peces, los océanos y, por extensión, en los pescadores que se afanan por buscar y encontrar un bien en declive.

► Gráfico 2.1. Producción mundial de la pesca de captura y la acuicultura



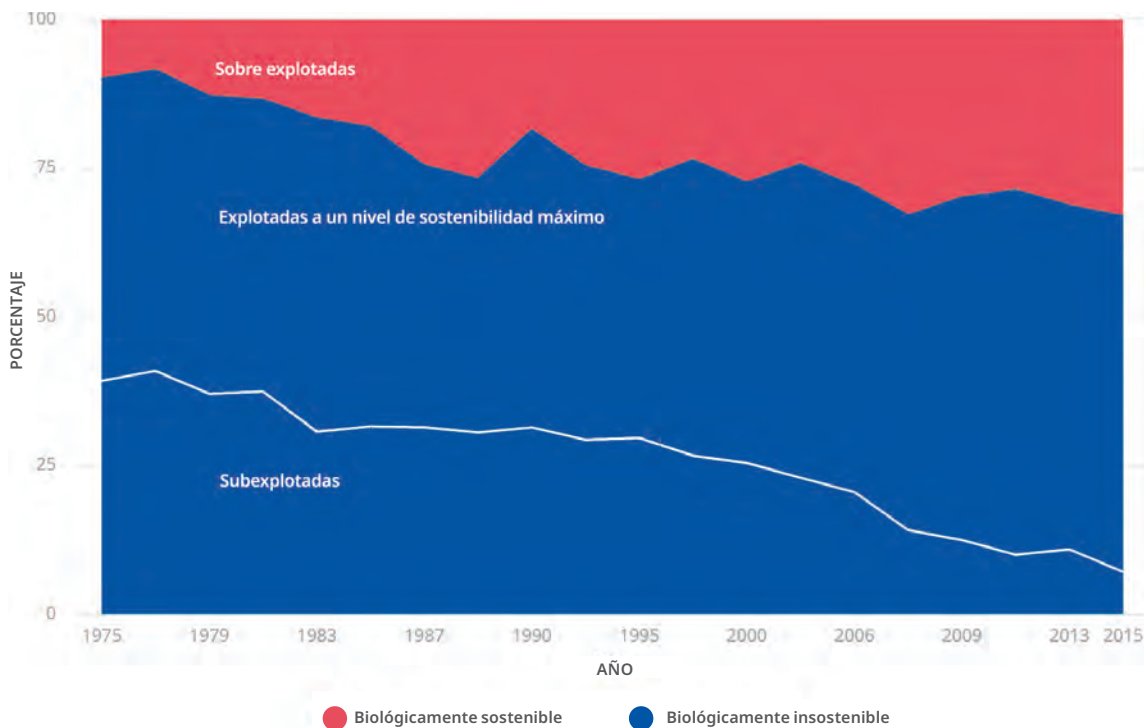
Fuente: FAO: *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2018* (Roma, 2018).

3 Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO): *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2018* (Roma, 2018) <http://www.fao.org/3/i9540es/i9540es.pdf> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

4 Pesca, OIT <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang--es/index.htm> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

5 FAO: *El estado mundial de la pesca y la acuicultura, 2016* (Roma, 2016) <http://www.fao.org/3/i5555s/i5555s.pdf> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

► Gráfico 2.2. Tendencias mundiales de la situación de las poblaciones marinas, 1974–2015



Fuente: FAO: *El estado mundial de la pesca y la acuicultura*, 2018 (Roma, 2018).

A nivel mundial, el pescado es un bien altamente valioso y comercializado; efectivamente, unos 200 países exportan pescado y productos derivados de la pesca. El pescado y los productos pesqueros son particularmente importantes para muchos países en desarrollo, en los cuales el comercio pesquero representa más de la mitad del valor total de los productos comercializados. Concretamente, la proporción de las exportaciones pesqueras totales correspondientes a las economías en desarrollo aumentó (en valor) en un 54 por ciento en 2012⁶.

La pesca es un sector diverso, en el que las empresas modernas que utilizan tecnologías sofisticadas y buques de gran tamaño conviven con la pesca tradicional o artesanal, y que viene utilizando las mismas técnicas desde hace siglos. Por una parte, las empresas que se dedican a la **pesca industrial** son de carácter comercial, están altamente profesionalizadas y orientadas a la exportación y forman parte de una cadena de producción globalizada. Estos buques pescan tanto en aguas costeras como en alta mar, si bien a menudo faenan a grandes distancias de sus puertos de origen y permanecen en el mar durante periodos prolongados. Por otra parte, las **pequeñas empresas comerciales** suelen pescar en aguas costeras y, a menudo, se orientan únicamente a los mercados nacionales, aunque en algunos casos también destinan pescado a la exportación.

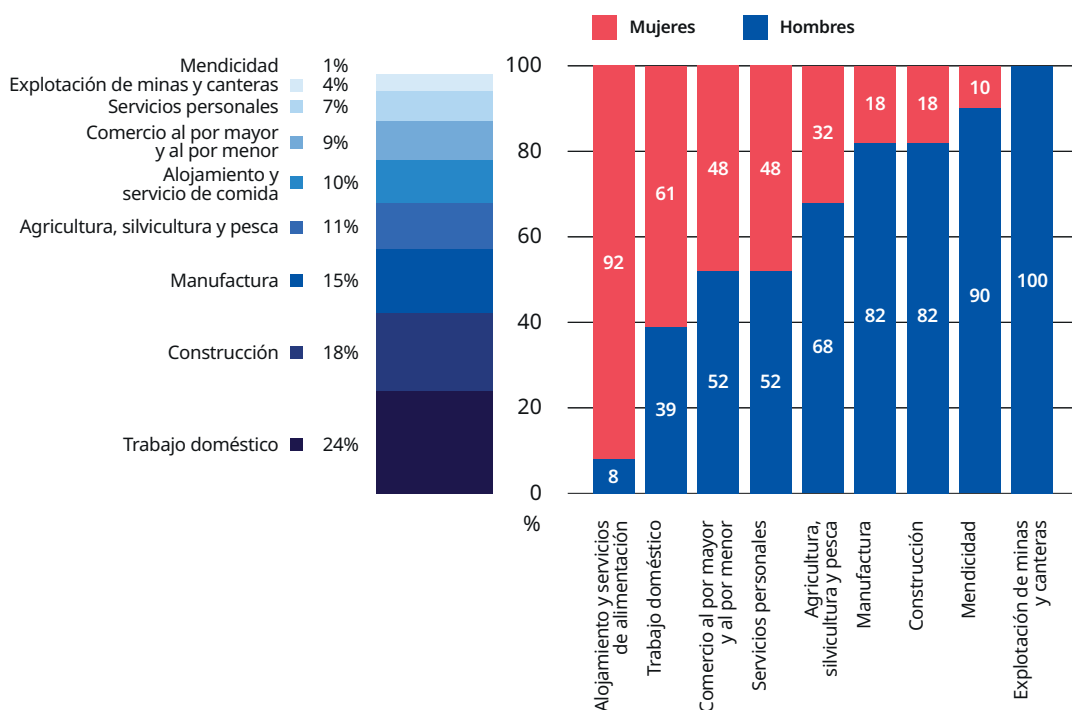
La mayoría de los pescadores realizan **actividades pesqueras de pequeña escala**. Entre ellos figuran los pescadores independientes, los empleados de empresas pesqueras muy pequeñas que emplean a uno o dos pescadores de forma regular o eventual, y los pescadores que no tienen una relación de empleo formal con el propietario de la embarcación. En la **pesca artesanal**, un pescador puede ser el propietario de la embarcación o un miembro de su hogar, puede tener algún acuerdo tradicional a largo plazo de otra índole con el propietario de la embarcación, o puede ser un trabajador ocasional sin ningún vínculo particularmente estrecho con dicha persona. Muchos pescadores dedican a la pesca solo una parte de su tiempo y obtienen el resto de sus ingresos de la agricultura o de otras ocupaciones. El sector de la

6 FAO: *El estado mundial de la pesca y la acuicultura*, 2014 (Roma, 2014) https://recursospesqueros.files.wordpress.com/2014/09/fao_2014estadopesqueriasacuicultura.pdf [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

pesca en pequeña escala está presente en países de ingresos altos, medios y bajos, y estos pescadores pueden trabajar bajo modalidades de empleo informales o atípicas.

A causa de los desafíos que supone trabajar en el mar y del bajo nivel de los salarios, en muchos países los propietarios de buques pesqueros tienen dificultades para atraer y/o retener a pescadores. Con frecuencia emplean a trabajadores migrantes de países extranjeros, que a menudo están expuestos a la explotación laboral. Según el informe de la OIT *Estimaciones mundiales sobre la esclavitud moderna: trabajo forzoso y matrimonio forzoso* (2017), el 11 por ciento de los 24,9 millones de trabajadores que, según estimaciones, ejercen su actividad en condiciones de trabajo forzoso –tanto en los países de ingresos bajos como en los de ingresos medios y altos–, se sitúan en los sectores de la pesca o la agricultura⁷. En el gráfico 2.3 se muestra la incidencia de este fenómeno por sector, incluyendo la pesca en combinación con la agricultura y la silvicultura.

► Gráfico 2.3. Trabajo forzoso por sector, 2018



Fuente: OIT: *Estimaciones globales sobre el trabajo forzoso* (Ginebra, 2018).

2.2 Desafíos para la inspección y la ejecución

Con frecuencia, los pescadores quedan al margen de la legislación y las medidas que los países han establecido para proteger a los trabajadores; valga como ejemplo el hecho de que a veces son considerados «gente de mar» con arreglo a la ley, y otras no. Los «déficits de trabajo decente» en la pesca repertoriados por la OIT engloban la ausencia de libertad sindical y de negociación colectiva, salarios bajos, horarios de trabajo excesivos y ordenaciones del tiempo de trabajo deficientes, niveles de seguridad y salud en el trabajo deficientes, malas condiciones generales de trabajo y de vida a bordo de los buques, ausencia de seguridad social, discriminación, desigualdad de género, nivel de diálogo social insuficiente y, en algunos

7 OIT y Walk Free Foundation: *Estimaciones mundiales sobre la esclavitud moderna: trabajo forzoso y matrimonio forzoso* (Ginebra, 2017), pág. 32, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@dgreports/@dcomm/documents/publication/wcms_651915.pdf [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

casos, trabajo forzoso, trata de personas y trabajo infantil. Por otra parte, en algunos países el trabajo en la pesca no está regulado en la práctica⁸.

En todo el planeta, la pesca es una actividad de alto riesgo y se considera, junto con sectores como la minería y la explotación forestal, una de las industrias más peligrosas para los trabajadores. En muchos países, las tasas de mortalidad y lesiones de los pescadores superan con creces los promedios nacionales correspondientes a los trabajadores en general. En la clasificación mundial, la pesca figura como una de las cuatro ocupaciones más peligrosas, tomando como criterios la pérdida de vidas, las lesiones graves y las enfermedades profesionales.

La pesca implica numerosas horas de trabajo y una actividad extenuante en un contexto en que las condiciones climáticas y marinas pueden cambiar con rapidez. Conlleva, además, numerosos peligros, pues los pescadores pasan largos periodos en el mar en aguas pesqueras lejanas, trabajan muchas horas de forma continuada, realizan actividades pesadas y extenuantes, manipulan maquinaria peligrosa y corren el riesgo de ahogarse⁹. Incluso las travesías para llegar a los caladeros y regresar a tierra pueden ser peligrosas. A veces, cuando los pescadores sufren un accidente o caen enfermos, los buques se hallan demasiado lejos de los servicios de atención médica profesional, por lo que los pescadores tienen que encomendarse a otros miembros de la tripulación para recibir dicha atención. Además, los servicios de evacuación médica varían considerablemente de unos países y regiones a otros.

Los buques pesqueros pueden permanecer en el mar durante largos periodos, faenando en caladeros alejados de la costa; en esos casos, la calidad del alojamiento y de la alimentación que se proporcionan a bordo es particularmente importante. Las condiciones sanitarias, de higiene y de vida/sueño a bordo de los buques pesqueros pueden ser muy diferentes de un buque a otro, y en algunos casos ser sumamente básicas e inadecuadas.

Los buques pesqueros que realizan actividades de pesca de larga distancia pueden tener necesidad de repostar combustible y reponer provisiones, relevar a la tripulación y descargar sus capturas en puertos extranjeros o en el mar, por medio de barcos de avituallamiento o buques de transporte de pesca. Sin embargo, los pescadores tropiezan a menudo con dificultades para obtener permiso para bajar a tierra en puertos extranjeros y con problemas para obtener visado que les autorice a subir a bordo o a bajar del buque en países extranjeros¹⁰.

Estas condiciones y la naturaleza de la actividad pesquera plantean importantes desafíos para las autoridades gubernamentales y los inspectores encargados de proteger a los pescadores y de asegurar el cumplimiento de las normas legales. Asimismo, en muchos Estados, dicha labor de protección se topa con la dificultad que supone la ausencia de legislación o de servicios de inspección para regular el trabajo en la pesca. Esto suele ser más frecuente en las inspecciones a bordo de buques pequeños, aunque también se observa en buques de mayor tamaño en la mayoría de los países de ingresos bajos y medios. Aun en casos en que la ley impone la realización de estas inspecciones, algunos Estados, o sus autoridades locales, quizá sólo puedan inspeccionar un pequeño porcentaje de la flota pesquera, debido a la limitación de recursos y a la lejanía de muchas comunidades de pescadores¹¹.

8 *El Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) entra en vigor*, OIT, noviembre de 2017 https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_597278/lang-es/index.htm [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

9 Punto 1.3, Puntos de consenso. *Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*. OIT, Ginebra, 15-17 de mayo de 2013.

10 OIT: *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*: Todos a bordo, documento temático para debate en el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), (15 a 17 de mayo de 2013) págs. 3 y 4.

11 OIT: *Condiciones de trabajo en el sector pesquero: Una norma general (un convenio complementado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector pesquero*. Conferencia Internacional del Trabajo, 92.ª reunión, 2004, Informe V (1) y documentos asociados, 2003 <https://www.ilo.org/public/spanish/standards/relm/ilc/ilc92/pdf/rep-v-1.pdf>.

En comparación con las personas que trabajan en otros sectores, muchos pescadores no están suficientemente protegidos por la legislación laboral o marítima nacional. Por ejemplo, pueden quedar excluidos de las leyes que protegen a los “empleados” cuando, en el acuerdo de pago basado en el “reparto de la captura”, los pescadores se definen como “socios” en una empresa. En algunos países ocurre a veces que los pescadores no tienen una condición jurídica clara, ni como empleados ni como trabajadores, lo que puede acarrear la ausencia de derechos y/o la existencia de dificultades para disfrutar de protecciones legales básicas, derechos de sindicación, seguro de desempleo, atención médica y otras prestaciones de las que sí disfrutaban muchas personas que trabajan en tierra. Para algunos pescadores en pequeña escala, los contratos verbales son la norma, lo cual puede dificultar la búsqueda de reparación por problemas relacionados con los salarios. El recurso generalizado y creciente a la contratación de trabajadores migrantes en muchas flotas pesqueras comerciales, y en particular en las flotas pesqueras de larga distancia, también plantea problemas de igualdad de trato y discriminación. En algunos casos los pescadores migrantes trabajan en condiciones de explotación intensa, como el trabajo forzoso y la trata de personas.

En una reunión de la OIT sobre la pesca celebrada en 2013 se llegó a la conclusión de que «[e]n algunos países, las condiciones de empleo son poco claras, los derechos fundamentales no se respetan y no existe un enfoque sistemático de la seguridad y salud en el trabajo»¹².

Los riesgos son más graves para los pescadores migrantes. En una reunión de 2017 sobre este colectivo se describió su difícil situación:

- [L]a condición de migrante puede acarrear a los pescadores que emigran ciertas dificultades que no se plantean a los demás pescadores, y ponerles en una situación de vulnerabilidad ante la discriminación y otros déficits de trabajo decente [...] Los pescadores migrantes pueden encontrarse con diversas dificultades a lo largo del proceso de contratación y colocación, como por ejemplo en relación con el pago de comisiones y la suscripción de préstamos; el acceso a formación adecuada o el reconocimiento de certificados de formación; la búsqueda de un empleador o propietario de un buque pesquero; la obtención de los documentos de viaje o de identidad requeridos; la obtención de un certificado médico de aptitud; el desplazamiento transfronterizo desde su país de origen hasta la embarcación; la verificación y la firma de un contrato de trabajo u otro tipo de acuerdo de trabajo; la participación en un sistema de seguridad social [...]¹³.

Para evitar los controles, algunos operadores del sector pesquero recurren a jurisdicciones secretas y matriculan sus embarcaciones en registros internacionales abiertos. Algunos cambian frecuentemente de pabellón para sortear las regulaciones e inspecciones. Muchas de estas embarcaciones no cumplen las leyes y normativas, incluidas las leyes laborales aplicables.

Así, pues, el desafío para las autoridades responsables del sector pesquero y sus inspectores es encontrar la forma de desarrollar (o ampliar) servicios de inspección que superen los obstáculos descritos. El objetivo es centrarse en las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, con miras a que los pescadores disfruten de niveles de protección laboral similares a los de los trabajadores de la industria, el comercio y los servicios.

2.3 Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), e instrumentos conexos

El **Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)**, consolida y actualiza las normas anteriores de la OIT para el sector con la finalidad de proporcionar un instrumento general relativo a las cuestiones laborales en los buques pesqueros. Desde su entrada en vigor, en 2017, hasta 2020 había sido ratificado

¹² Conclusiones del Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188).

¹³ OIT: Trabajo decente para los pescadores migrantes (2017). https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_569897.pdf [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

por cerca de 20 Estados Miembros¹⁴. Este instrumento debe ser leído por los administradores, directores y formadores que utilicen el conjunto de materiales presentados en estas páginas. Sin embargo, no es preciso aguardar a su ratificación para comenzar a actuar con miras a desarrollar o mejorar un sistema eficaz de inspección y de aplicación de medidas de cumplimiento de la normativa.

El Convenio va acompañado por una serie de propuestas (contenidas en la **Recomendación núm. 199** de la OIT) que aportan orientación a los reguladores para materializar las normas del Convenio núm. 188 en la legislación nacional. Más recientemente, la OIT ha publicado dos guías para la inspección en la pesca comercial, antes mencionadas: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, y *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* (2017)¹⁵. Ambos documentos proporcionan asesoramiento y orientación a los usuarios de este conjunto de materiales; en los programas de formación que se explican a continuación se hace referencia a ellos.

El Convenio núm. 188 es uno de los tres instrumentos de las Naciones Unidas adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) —los otros dos son el **Acuerdo de Ciudad del Cabo** sobre la seguridad de los buques pesqueros y el **Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto** (AMERP) de la FAO para luchar contra la pesca ilegal y no reglamentada en todo el mundo—¹⁶. Otro instrumento muy importante es el Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995.

2.4 Definiciones

Tanto en el Convenio núm. 188 como en el presente conjunto de materiales, el término **pescador** designa a «toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza 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 («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» (véase el artículo 1, e), del Convenio núm. 188).

La expresión **pesca comercial** designa «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» (véase el artículo 1, a) del Convenio núm. 188).

La **inspección del trabajo** tiene un significado preciso que se deriva de dos convenios de la OIT: el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81), y el Convenio sobre la inspección del trabajo (agricultura), 1969 (núm. 129). En el presente conjunto de materiales de formación, el término «inspección de las condiciones de trabajo» en relación a las actividades llevadas a cabo a bordo de los buques pesqueros es utilizado teniendo presente la realidad de que dicha inspección puede ser efectuada por autoridades ajenas a las cuestiones laborales.

En estos materiales de formación, el término **inspector** designa a cualquier persona que trabaje para/ en nombre de una autoridad competente y que tenga facultades legales y una formación adecuada para hacer respetar y aplicar reglamentos y normas sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros. Los inspectores pueden ser guardacostas, funcionarios del sector de la pesca, la marina y la policía marítima/encargada del transporte que llevan a cabo inspecciones y búsquedas, así como

14 El Director General de la OIT, Guy Ryder, afirmó: "El Convenio sobre el trabajo en la pesca establece las normas básicas de trabajo decente en la industria pesquera. Nuestro compromiso es el de esforzarnos para hacer de este convenio un instrumento que ofrezca protección efectiva a todos los trabajadores del sector. Todavía queda mucho camino por recorrer, pero nosotros creemos que podemos lograrlo". *El Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)* entra en vigor https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_597278/lang-es/index.htm [sitio consultado el 18 de abril de 2020]. Véase la lista actual de ratificaciones del Convenio núm. 188 en https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:11300:0:NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312333.

15 OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, op. cit.*, y *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón, op. cit.*

16 Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/44-SFV-conf-ends.aspx#XaY9g0ZKj3Q>. AMERP de la FAO: <http://www.fao.org/port-state-measures/es/>.

los inspectores del trabajo mismos (según las definiciones de los Convenios núms. 81 y 129), todos los cuales están supeditados a las leyes y las prácticas nacionales. En lo que concierne a la inspección de los buques pesqueros por el Estado del pabellón, el Convenio núm. 188 contempla la posibilidad de que la autoridad competente recurra a organismos reconocidos para que efectúen las inspecciones por cuenta del Estado del pabellón¹⁷. No obstante, en todos los casos, la autoridad competente del Estado seguirá siendo *plenamente responsable* de la inspección y de la emisión de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón.

Las **condiciones de trabajo** comprenden las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros. Quienes realizan inspecciones en este ámbito pueden tener que ocuparse de situaciones de trabajo forzoso y de trata, o al menos reconocer la existencia de tales violaciones de los principios y derechos fundamentales en el trabajo aun cuando no tengan facultades para intervenir, para alertar en seguida a las autoridades que sí disponen de las facultades y de la autoridad para hacerlo.

El **trabajo decente** sintetiza las aspiraciones de las personas durante su vida laboral. Significa concretamente: la oportunidad de acceder a un empleo productivo que genere un ingreso justo; la seguridad en el lugar de trabajo y la protección social para las familias; mejores perspectivas de desarrollo personal e integración social; libertad para que los individuos expresen sus opiniones, se organicen y participen en las decisiones que afectan sus vidas, y la igualdad de oportunidades y trato para todos, mujeres y hombres, sin distinción¹⁸. En el contexto de la actividad pesquera, el trabajo decente comprende el acceso a los derechos fundamentales en el trabajo, la protección social y el diálogo social.

Por lo general, **los trabajadores migrantes** que no son ni ciudadanos ni residentes del Estado del pabellón bajo el cual están trabajando se ven confrontados con mayores déficits de trabajo decente. En algunos casos, los pescadores migrantes no son plenamente conscientes de sus derechos en los buques pesqueros extranjeros y pueden tropezar con dificultades a la hora de obtener ayuda cuando sus condiciones de trabajo y de vida son deficientes¹⁹. Los trabajadores migrantes se hallan particularmente indefensos ante los fenómenos del trabajo forzoso y la trata de personas.

Según la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT, los trabajadores migrantes son como los demás trabajadores, y tienen derecho a igual protección. El sistema de inspección del trabajo no debería denegarles tal protección sobre la base de su situación de residencia. La Comisión ha hecho un llamamiento en favor de la protección de la libertad sindical y del derecho a la seguridad y salud en el trabajo para todos los trabajadores, inclusive los trabajadores migrantes²⁰.

17 Véase el artículo 42 del Convenio núm. 188: «A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, todo Miembro podrá facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otros organismos a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos. En todos los casos, el Miembro conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón».

18 OIT, «Trabajo decente», 2011 <https://www.ilo.org/global/topics/decent-work/lang-es/index.htm> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

19 OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit.

20 En el *Estudio General, Inspección del Trabajo*, 2006, la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones indicó que ante el creciente número de trabajadores extranjeros y de migrantes en muchos países, se solicita con frecuencia la cooperación de la inspección del trabajo con las autoridades de inmigración. La Comisión subrayó que esta cooperación debe llevarse a cabo con prudencia, teniendo presente que el objetivo principal de la inspección es proteger los derechos y los intereses de todos los trabajadores y mejorar sus condiciones de trabajo. Párrafo 161, páginas 60 y 61.

2.5 Autoridades competentes en la inspección del trabajo en la pesca

Tras esta explicación sobre el papel de la inspección del trabajo en la actividad pesquera, los materiales se concentran en los tipos de inspecciones y en las autoridades gubernamentales que las llevan a cabo: autoridades marítimas;

- autoridades pesqueras;
- autoridades encargadas del transporte;
- servicios de guardacostas y marina (y la policía marítima), y
- autoridades laborales.

2.5.1 Autoridades competentes del Estado del pabellón y el Estado del puerto

La inspección de las cuestiones pesqueras —tanto relativas a los trabajadores como a las capturas— se divide entre el Estado del pabellón y el Estado del puerto.

El **Estado del pabellón** es el país donde un buque u otra embarcación dedicados a la pesca están registrados y/o el país cuyo pabellón enarbola la embarcación. En la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar se establece que todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón²¹.

Los buques y otras embarcaciones pesqueras suelen estar supeditados a las leyes del país en el que están registrados, o cuyo pabellón enarbolan²². En el artículo 40 del Convenio núm. 188 se establece que todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del citado Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.

Dentro de la **zona económica exclusiva (ZEE)** de un país (es decir, la franja de océano adyacente a la costa que se extiende hasta un máximo de 200 millas de la misma, menos las 12 millas de aguas territoriales), el Estado tiene derechos soberanos respecto de cuestiones específicas. Se trata de la exploración, la explotación, la conservación y la gestión de los recursos naturales marinos, entre otras cuestiones, las cuales están supeditadas a los derechos de los Estados del pabellón.

También es responsabilidad del Estado del pabellón velar por el cumplimiento de las leyes y normas nacionales a bordo de los buques pesqueros, donde quiera que estos se encuentren faenando. Así, pues, en alta mar, el Estado del pabellón tiene jurisdicción en materia legislativa y ejecutiva, y debería controlar las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores. El Estado del puerto puede ejercer un control reglamentario sobre los barcos extranjeros o los buques pesqueros que entran en sus puertos; se trata del derecho a inspeccionar los barcos extranjeros y nacionales que entran en sus puertos a fin de verificar que cumplen los requisitos internacionales en materia de seguridad y contaminación, entre otros. La inspección verifica el cumplimiento de las normas relativas a la seguridad de la vida de los pescadores y de sus efectos personales a bordo, así como a las condiciones de vida y de trabajo a bordo una vez que la embarcación ha llegado al puerto, entre otros aspectos.

Los artículos 43 y 44 del Convenio núm. 188 confirman el derecho que tiene un Estado a ejercer el control en su calidad de Estado del puerto con respecto a los buques pesqueros extranjeros que entran en sus puertos. Se pueden obtener más orientaciones al respecto en la Recomendación núm. 199 de la OIT

21 Véase la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, artículo 94, «Deberes del Estado del pabellón».

22 *Fishing and Aquaculture: Overview of the Fishing and Aquaculture Sector*, Verité (Amherst, Estados Unidos) <https://www.verite.org/wp-content/uploads/2016/12/Fishing-and-Aquaculture-Overview.pdf> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

(párrafos 53 y 54) y en las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*.

La responsabilidad de la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros que se hallen en puerto y/o en el mar se comparte, en primer lugar, entre las autoridades nacionales competentes de los Estados del pabellón y los Estados del puerto. Seguidamente, dichas autoridades pueden delegar en otras entidades las funciones de inspección (en conformidad con lo que disponga al respecto la legislación nacional respectiva)²³.

¿Quién tiene atribuciones para delegar tales funciones? En el artículo 1, b), del Convenio núm. 188, la **autoridad competente** se define como «el ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate».

La regulación de la pesca puede incumbir a numerosos organismos. No es extraño que la responsabilidad sobre cuestiones relativas a la pesca (registro y seguridad de las embarcaciones, licencias de pesca, documentación de las capturas, seguridad de los trabajadores, salarios y condiciones de trabajo) se distribuya entre seis o más organismos. Estos organismos se describen a continuación.

En el cuadro 2.1 se dan ejemplos de dos Estados del pabellón que se han dotado de sistemas de inspección y de medidas para el cumplimiento de las normativas en el sector de la pesca. La inspección de la actividad pesquera en Sudáfrica está centralizada en gran medida en la Autoridad de Seguridad Marítima, mientras que el gobierno tailandés ha procedido al reparto de funciones entre cinco o más organismos, que son supervisados por un órgano de coordinación interministerial: el Centro de Control de la Normativa Marítima de Tailandia (*Thai Maritime Enforcement Command Centre*).

► Cuadro 2.1. Reparto de responsabilidades en la inspección de la pesca en Sudáfrica y Tailandia

Cuestión, responsabilidad	Sudáfrica	Tailandia
Seguridad del buque/ navegabilidad	Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (South African Maritime Safety Authority - SAMSA)	Departamento de la Marina (Ministerio de Transporte)
Artes de pesca	Departamento de Medio Ambiente, Silvicultura y Pesca (DEFF)	Pesca (Ministerio de Agricultura)
Acreditación de los trabajadores	Autoridad de Seguridad Marítima (SAMSA)	Departamento de Empleo (Ministerio de Trabajo)
Seguridad de los trabajadores	Autoridad de Seguridad Marítima (SAMSA)	Protección de los trabajadores (Ministerio de Trabajo)
Salarios, horas de trabajo	Autoridad de Seguridad Marítima (SAMSA)	Protección de los trabajadores (Ministerio de Trabajo)
Trabajo forzoso, trata	Autoridad de Seguridad Marítima (SAMSA)	Protección de los trabajadores (Ministerio de Trabajo), Policía, Ministerio de Desarrollo Social (MSDHS)

2.5.2 Autoridades marítimas

Generalmente, las autoridades marítimas tienen el mandato de velar por la seguridad de los buques del sector pesquero y por la seguridad en el mar. Dicho mandato suele abarcar todos los buques, si bien en algunos Estados dicha función a veces se orienta principalmente a los buques de grandes dimensiones (por ejemplo, aquellos que miden a partir de 24 metros (m) de eslora o tienen un arqueado bruto igual o superior a 50).

En algunos países, los organismos pesqueros o de transporte pueden ser responsables de la seguridad de los buques pesqueros de pequeña escala. Sin embargo, a veces los organismos pesqueros no

23 OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit., sección 2.3.1, párrafo 51.

consideran necesariamente que velar por la seguridad forma parte de sus funciones; de ahí que una de las primeras medidas para mejorar la seguridad de los pescadores es lograr la colaboración de las autoridades marítimas y pesqueras en los esfuerzos por regular esta cuestión²⁴.

En estos casos, y como se estipula en el Convenio núm. 188, los Estados del pabellón deberán:

- aclarar qué legislación dichos organismos deberían aplicar a las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros —lo cual puede variar según las características de estos—, y determinar qué métodos y procedimientos de inspección se deberían emplear;
- cerciorarse de que los inspectores marítimos, de pesca o afines conocen las disposiciones y normas sobre protección establecidas en la legislación laboral nacional, de que han recibido la formación necesaria al respecto y de que se les han asignado las funciones adecuadas.

2.5.3 Autoridades marítimas y de transporte

A menudo, las autoridades marítimas tienen el mandato de velar por la seguridad en el mar y la responsabilidad de asegurar la calidad de los buques y la calidad y certificación de los astilleros, así como de proporcionar pautas de seguridad y criterios de diseño de los buques pesqueros. Las embarcaciones más pequeñas, de menos de 24 m de eslora, y las embarcaciones sin cubierta (abiertas) pueden ser objeto de un escrutinio menos extenso o incluso quedar fuera del ámbito de competencia de las autoridades marítimas. En muchos países, la autoridad marítima depende del ministerio de Transporte o de las autoridades nacionales de transporte²⁵.

2.5.4 Los guardacostas y la marina

En general, los guardacostas y/o la marina nacional se encargan de la vigilancia de las aguas territoriales y de la zona económica exclusiva (ZEE)²⁶, así como de las actividades de búsqueda y rescate²⁷. Por lo general tienen un mandato amplio con el fin de aplicar las leyes nacionales en el mar. También pueden tener autoridad para adoptar medidas de cumplimiento y de control de la aplicación de la normativa con respecto a las embarcaciones nacionales y a embarcaciones extranjeras que enarboles el pabellón de un país con el que se haya celebrado un tratado en que se contemplen dichas medidas en alta mar.

2.5.5 Autoridades pesqueras

En el marco de su mandato y responsabilidades, las autoridades pesqueras —en general, un ministerio o departamento de pesca— deben velar por la gestión y el desarrollo sostenibles de los recursos pesqueros. Aun cuando el objetivo de los sistemas de administración de la pesca es gestionar y mantener los recursos, estos sistemas tienen también repercusiones en las condiciones de trabajo y en los pescadores. Por ejemplo, cuando la temporada de pesca es corta como consecuencia de una decisión legislativa que

24 FAO: *Safety for Fishermen: The Way Forward. Safety at Sea for Small-scale Fisheries in Developing Countries*. Programa de cooperación FAO/gobiernos. Proyecto GCP/GLO/200/MUL, septiembre de 2010. Field Document No. 10, sección 2.2, pág. 11 <http://www.fao.org/3/al960e/al960e.pdf> [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

25 FAO: *Safety for Fishermen*, *op. cit.*

26 Según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982, una zona económica exclusiva (ZEE) es una zona del mar en la que un Estado tiene derechos especiales en relación con la exploración y el uso de los recursos marinos, incluida la producción de energía a partir del agua y el viento. Se extiende desde la línea de base hasta 200 millas náuticas (mn) de la costa del Estado en cuestión (una milla náutica equivale a 1 852 m). En el uso coloquial, el término puede incluir la plataforma continental; véase https://es.wikipedia.org/wiki/Zona_econ%C3%B3mica_exclusiva.

27 El término guardacostas hace referencia a la agencia marítima (con inclusión de las entidades que se denominan oficialmente «guardacostas») que ejerce funciones en el ámbito de la aplicación de ciertas leyes prestando servicios en aguas de una determinada entidad y defendiendo los intereses de esta como agente suyo, con arreglo a unos estatutos específicos que pueden incluir o no la defensa naval nacional. Sin embargo, no se trata de una fuerza naval exclusivamente de combate, facultada para emprender acciones bélicas en virtud de una licencia para hacer la guerra. Véase *Coast guards of the world and emerging maritime threats*. P. Paleri, Ocean Policy Research Foundation, Tokio, Japón, 2009, pág. 51 https://www.spf.org/opri/media/publication/pdf/200903_ISSN1880-0017.pdf.

tiene por objeto ayudar a preservar las poblaciones de peces, los pescadores pueden ponerse a trabajar a un ritmo indebido y tomar atajos, lo que aumenta los riesgos de sufrir accidentes y/o enfermedades²⁸.

Históricamente, las autoridades pesqueras no se han ocupado de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros. Ocurre a menudo que, durante las inspecciones, los inspectores de pesca observen condiciones deficientes a bordo de los buques pesqueros, pero no las señalen porque este aspecto no forma parte de su mandato y/o capacitación. Este es otro ejemplo de la necesidad de coordinación entre las autoridades competentes responsables de la pesca y las responsables de la seguridad, la salud y las condiciones de trabajo decentes de los pescadores.

2.5.6 Servicios de inspección e inspectores del trabajo

Según el Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81), el servicio de inspección del trabajo es la autoridad competente establecida para velar por el cumplimiento de la legislación nacional sobre cuestiones laborales. Por lo general, la inspección del trabajo está compuesta por: a) inspectores generales del trabajo, que se ocupan de cuestiones laborales como las horas de trabajo y los periodos de descanso, los salarios y los contratos de empleo, y b) inspectores especializados en la seguridad y salud en el trabajo. A nivel nacional, la inspección del trabajo suele formar parte de un ministerio o departamento de trabajo o empleo.

En algunos países, el mandato de la inspección del trabajo solo abarca las actividades realizadas en tierra y no se extiende al trabajo en el sector pesquero, incluidas las actividades de altura en los mares u océanos. Por consiguiente, puede suceder que los inspectores del trabajo tengan la responsabilidad de llevar a cabo inspecciones en las fábricas de procesamiento de pescado en tierra, pero no en los buques pesqueros que se encuentran en los puertos. También puede ocurrir que una autoridad tenga la responsabilidad de supervisar las condiciones de trabajo en los buques anclados en los puertos, pero no en los buques pesqueros que se hallan faenando. En efecto, es más probable que la responsabilidad de la inspección del trabajo en el mar se asigne a la marina, la guardia costera y/o el departamento de pesca.

Los Estados del pabellón deberían aclarar si el mandato general de los servicios de inspección del trabajo abarca la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros (nacionales y/o extranjeros), así como otras cuestiones laborales en el sector de la pesca, y determinar los métodos y procedimientos de inspección que se han de seguir.

En los casos en que los inspectores del trabajo tienen la responsabilidad de realizar inspecciones a bordo de los buques pesqueros, los Estados del pabellón deberían asegurarse de que tanto los inspectores generales del trabajo como los inspectores especializados en seguridad y salud en el trabajo tienen conocimientos sobre los temas marítimos y pesqueros y la legislación conexas, y de que hayan recibido una formación adecuada al respecto²⁹. Por otra parte, los Gobiernos deberían velar por que las autoridades ajenas al ámbito del trabajo que se encargan de la inspección y ejecución de las normas del trabajo reciban la formación necesaria en la materia.

2.5.7 Otros organismos gubernamentales

Otros organismos, como los departamentos encargados de la atención médica general y las autoridades de inmigración, pueden tener responsabilidades relacionadas con aspectos específicos de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques, y a veces incluso con respecto a otras cuestiones laborales del ámbito pesquero. Las autoridades locales u otras entidades también pueden encargarse, con arreglo a la legislación, de la inspección de algunos aspectos de dichas condiciones de vida y de trabajo.

Las autoridades sanitarias, por ejemplo, desempeñan un papel fundamental en la mejora de la seguridad y la salud de los pescadores. Las condiciones de vida a bordo de los buques pesqueros son muy básicas y

28 FAO: *Safety for Fishermen*, op. cit.

29 OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit., sección 2.3.2, párrafos 52-55.

los trabajadores sufren a menudo problemas de salud. Esta situación puede presentar diferencias según se trate de buques de dimensiones mayores o menores. En algunos países, la diarrea es una de las causas de fallecimiento en el mar, debido a las malas condiciones de higiene a bordo de las embarcaciones³⁰.

Como ya se indicó, el Estado del pabellón debería asegurar que los inspectores de estos organismos gubernamentales o las autoridades locales conozcan las disposiciones sobre protección y las normas establecidas en la legislación laboral nacional y hayan recibido la formación adecuada.

2.5.8 Organizaciones reconocidas

En algunos países, puede ocurrir que la autoridad o las autoridades nacionales competentes hayan autorizado a determinadas instituciones públicas o empresas privadas a llevar a cabo inspecciones centradas en las condiciones de trabajo y a emitir documentos en su nombre.

Las organizaciones reconocidas suelen ser sociedades de clasificación, cuyas inspecciones se concentraban anteriormente en aspectos relativos a la seguridad de los buques, y que ahora se han extendido a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo en los buques de mayor tamaño³¹. La presencia de estas organizaciones es más notable en el sector del transporte marítimo, si bien a veces realizan inspecciones y emiten documentos en el sector pesquero, sobre todo con respecto a buques de dimensiones mayores.

2.5.9 Autoridades de control del Estado del puerto

A nivel gubernamental, el Estado del pabellón es el principal responsable de garantizar que las normas aplicadas a bordo de un buque u otra embarcación pesquera se sitúen en niveles acordes con la legislación nacional, la cual aplica lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por el Estado. Sin embargo, en la práctica, algunos Estados del pabellón no cumplen con sus obligaciones internacionales. Inicialmente, el objetivo de las inspecciones de control por el Estado del puerto era respaldar la acción del Estado del pabellón, pero, en realidad, tales inspecciones aportan una «red de protección» que permite detectar los buques deficientes.

El control ejercido por el Estado del puerto puede ser muy eficaz, sobre todo si se organiza a nivel regional, como se ha podido observar. En su trayecto hacia el puerto de un país dado, un buque suele hacer escala en otros países de la región antes de emprender la travesía de regreso. El hecho de coordinar más estrechamente las inspecciones (por ejemplo, mediante el intercambio de informes de inspección) redundaría en beneficio de los Estados. Efectivamente, la puesta en común de informes contribuye a la inspección del máximo número posible de buques u otras embarcaciones y evita que sus operaciones puedan sufrir retrasos debido a inspecciones innecesarias.

El funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO) es la persona que está habilitada por la autoridad competente de ese Estado para llevar a cabo las inspecciones de control³². Los PSCO deberían llevar consigo las credenciales oficiales expedidas por el Estado del puerto, que revestirán la forma de un documento o una tarjeta de identidad con su fotografía, en el que se autorice al titular a llevar a cabo los controles por el Estado del puerto, y que el titular puede mostrar a los capitanes o patrones y a la tripulación del buque pesquero. El control por el Estado del Puerto solo debería ser realizado por PSCO autorizados que posean las calificaciones y la formación necesarias para desempeñar

30 FAO: *Safety for Fishermen*, op. cit.

31 Los Estados del pabellón, a través de la autoridad o las autoridades competentes: establecen los criterios por los que se rigen las organizaciones reconocidas para efectuar inspecciones e informar al respecto; determinan los requisitos relativos a las calificaciones y las competencias del personal de dichas organizaciones, y supervisan y aseguran la calidad de las inspecciones llevadas a cabo por ese personal. La responsabilidad en cuanto a la inspección y la expedición de cualquier documento relacionado con las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores empleados en los buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Estado Miembro recae, en última instancia, en la autoridad o las autoridades competentes. Aquellas que recurren a organizaciones reconocidas tal vez deseen aprovechar la experiencia de las autoridades que ya han procedido de esta forma al aplicar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (véanse la Regla 5.1.2 (Autorización de las organizaciones reconocidas) y la Pauta B5.1.2).

32 OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*, op. cit., pág. 19.

sus funciones en virtud del Convenio núm. 188³³. Cuando sea factible, los Estados del puerto deberían coordinar las tareas de control e inspección de los buques pesqueros con las demás actividades que deben realizar (por ejemplo, las inspecciones para verificar el cumplimiento de los requisitos relativos a la gestión de los recursos pesqueros —como los que figuran en el *Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada*—, la seguridad marítima, las aduanas y la inmigración).

Los PSCO pueden llevar a cabo la inspección de las condiciones en que se encuentran los pescadores de buques pesqueros extranjeros (con arreglo a la legislación nacional) cuando, por ejemplo, durante una inspección de rutina se obtengan pruebas de que en los buques no se cumplen los requisitos del Convenio núm. 188, o cuando se hayan recibido quejas relativas a tal incumplimiento. Las quejas pueden proceder de pescadores, de sindicatos o de cualquier persona u organización interesados por la seguridad de los buques pesqueros, incluida la seguridad y la salud de los pescadores³⁴.

La herramienta utilizada por la SAMSA para presentar informes sobre la inspección de las condiciones de trabajo, que comenzó a utilizarse en 2018, muestra el posible alcance de las inspecciones de control que realiza el Estado rector del puerto. En el gráfico 2.4 se presentan algunos extractos de dicha herramienta, cuya versión completa se reproduce en el anexo II al presente documento.

► **Gráfico 2.4. Herramienta de la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA) para las inspecciones de control por el Estado del puerto, 2018**

SECCIÓN A – INSPECCIÓN INICIAL		
ÁMBITO 1 - RESPONSABILIDADES (artículo 8)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Algunos trabajos deben efectuarse bajo supervisión	Calidad de la supervisión	<input type="checkbox"/>
Prácticas de sensibilización sobre seguridad y salud en el trabajo	Nivel de conciencia de los pescadores sobre la seguridad; práctica de simulacros	<input type="checkbox"/>
Se proporcionan los recursos necesarios al capitán o patrón	Adecuación de las guardias; ropa de protección	<input type="checkbox"/>
ÁMBITO 2 – EDAD MÍNIMA (artículo 9)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Se cumple el requisito de 16 años	Lista de la tripulación; documentos de identidad; pasaportes	<input type="checkbox"/>
Se debe proteger a los menores de 18 años	Horarios de trabajo	<input type="checkbox"/>
Se proporcionan los recursos necesarios al capitán o patrón	Adecuación de las guardias; ropa de protección	<input type="checkbox"/>
ÁMBITO 3 – EXÁMENES MÉDICOS (artículos 10, 11 y 12)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Dotación en condiciones seguras	Lista de la tripulación; documento relativo a la dotación mínima de seguridad; idoneidad de las calificaciones	<input type="checkbox"/>
Periodos mínimos de descanso	Diez horas de descanso por cada periodo de 24 horas; horarios de trabajo	<input type="checkbox"/>
Los periodos de descanso son proporcionales al número real de horas de trabajo	Horarios de trabajo	<input type="checkbox"/>
Los guardias disfrutan del descanso necesario	Horarios de los guardias	<input type="checkbox"/>

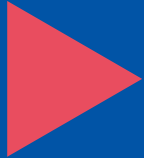
33 A través de las autoridades de control por el Estado del puerto, se podría aprovechar la buena oportunidad que supone la permanencia de los buques pesqueros en el puerto para efectuar tal control. No obstante, es necesario fortalecer y mejorar el control de las condiciones laborales y las cuestiones de seguridad en los buques pesqueros que lleva a cabo el Estado del puerto. Los memorandos de entendimiento existentes, como el Memorandum de entendimiento para el control de los buques por el Estado rector del puerto (Memorandum de París), pueden constituir foros apropiados para coordinar el control por el Estado del puerto sobre estas cuestiones en los buques pesqueros. Véase Resumen de las discusiones mantenidas en la Consulta tripartita sobre el trabajo forzoso y la trata de personas en el sector pesquero, Centro Internacional de Formación de la OIT (CIF-OIT), Turín (Italia), 19 y 20 de septiembre de 2012. Programa Especial de Acción para Combatir el Trabajo Forzoso (SAP-FL), SECTOR.

34 OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*, op. cit., pág. 22.

SECCIÓN A – INSPECCIÓN INICIAL

ÁMBITO 5 – ACUERDOS DE TRABAJO DE LOS PESCADORES (artículos 6, 17, 18, 19 y 20)		ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Concertación de acuerdos de trabajo		Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo	<input type="checkbox"/>
Formato de los acuerdos de trabajo		Anexo II	<input type="checkbox"/>
Registros de trabajo con arreglo a dichos acuerdos		Horarios de trabajo; características de las capturas	<input type="checkbox"/>
Registros de pagos		Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo	<input type="checkbox"/>
ÁMBITO 6 – REPATRIACIÓN Y CONTRATACIÓN (artículos 21 y 22)		ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN Cláusulas sobre repatriación en los acuerdos de trabajo u otros documentos	
Derecho de repatriación			
Costo de la repatriación		Cláusulas en documentos	<input type="checkbox"/>
Pescadores que dependen de un servicio de contratación		Licencia o certificado del servicio de contratación	<input type="checkbox"/>
No se paga por la obtención de un empleo; no se establecen listas negras		Documentación	<input type="checkbox"/>
ÁMBITO 7 - PAGOS		ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Acuerdos de trabajo		Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo	<input type="checkbox"/>
Formato de los acuerdos de trabajo		Anexo II	<input type="checkbox"/>
Registros de trabajo con arreglo a dichos acuerdos		Horarios de trabajo; características de las capturas	<input type="checkbox"/>
Registros de pagos		Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo	<input type="checkbox"/>
ÁMBITO 8 – ALOJAMIENTO Y COMIDA (artículos 25, 26 y 28)		ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN	
Aprobación de los planos respectivos		Distribución general	<input type="checkbox"/>
Ubicación, tamaño y calidad suficientes del alojamiento		Observaciones visuales; mediciones	<input type="checkbox"/>
Mantenimiento de los espacios de alojamiento y de cocina		Observaciones visuales; aspecto seguro, saludable y confortable	<input type="checkbox"/>
Instalaciones sanitarias suficientes, como retretes y aseos		Observaciones visuales	<input type="checkbox"/>
Ventilación, calefacción y refrigeración		Anexo III; suministro de aire satisfactorio; condiciones adecuadas	<input type="checkbox"/>
Mitigación de ruidos y vibraciones excesivos		Anexo III; limitación mediante normas	<input type="checkbox"/>
Alimentos suficientes y con valor nutritivo		Observaciones visuales; menú; planes de menú; nivel de formación de los cocineros	<input type="checkbox"/>
Agua potable suficiente		Litros de agua disponibles por día para cada pescador durante el viaje	<input type="checkbox"/>
Altura de los dormitorios		Entre 190 cm y 200 cm	<input type="checkbox"/>
Acceso directo a los dormitorios		No hay acceso directo desde las bodegas de pescado o las salas de máquinas	<input type="checkbox"/>
Aislamiento adecuado		Paneles y vagras	<input type="checkbox"/>
Salidas de emergencia		Acceso desde todos los espacios de alojamiento de la tripulación	<input type="checkbox"/>
Iluminación		Iluminación adecuada, iluminación para la lectura, luces de emergencia	<input type="checkbox"/>
Enfermería (buques de eslora > 45 m o arqueado bruto > 950)		Enfermería separada y debidamente equipada	<input type="checkbox"/>
Inspecciones por el capitán o patrón (buques de eslora > 24 m o arqueado bruto > 300)		Documentación; cuadernos de bitácora	<input type="checkbox"/>

Fuente: SAMSA, 2018

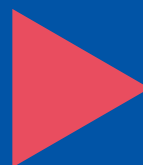
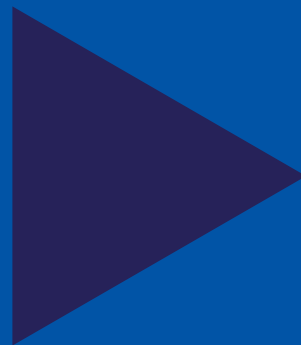


3

Programa de planificación de los administradores

La finalidad de la presente sección es servir de guía a los administradores y formadores para:

- ▶ examinar y revisar el mapa de la industria pesquera nacional, su marco jurídico y los sistemas de inspección y de medidas de cumplimiento de la normativa existentes;
- ▶ desarrollar (o revisar) directrices para la inspección y las medidas de cumplimiento de la normativa utilizando las formuladas por la OIT y siguiendo ejemplos de otros países;
- ▶ desarrollar (o revisar) planes estratégicos de inspección y cumplimiento de la normativa en la pesca;
- ▶ prepararse para gestionar la inspección y las medidas de cumplimiento de las condiciones laborales, y
- ▶ preparar la formación de los inspectores en el terreno.





Esta sección de planificación se puede organizar como un curso o un taller de varios días dirigido a los administradores y formadores en el ámbito de la inspección. A diferencia de la formación de inspectores en el terreno, la concepción de esta formación no es modular (o «a la carta»), y los administradores y los formadores deberían prever su colaboración al abordar todos los problemas indicados en el mapa que figura más adelante.

Para realizar algunos de los ejercicios que se presentan a continuación es posible que los participantes precisen más información, tiempo o atribuciones. En ese caso, los organizadores pueden tomar la libertad de adaptar los ejercicios a sus fines. Como se indica en la introducción, este conjunto de materiales sirve de ayuda a los administradores para desarrollar un plan de estudios acorde con la legislación nacional, y no está diseñado para servir de guía a los responsables de la adopción de políticas en un análisis prolongado de las deficiencias con respecto al Convenio núm. 188 y en revisiones de la legislación nacional³⁵.

Por consiguiente, aun cuando los materiales de la presente sección guardan relación con el Convenio núm. 188, no se da por sentado que este haya sido ratificado por el Gobierno de que se trate. De hecho, si bien la ratificación del Convenio es un paso fundamental con miras a establecer y mejorar las normas en la legislación nacional, para realizar este ejercicio de planificación basta con que el Gobierno haya adoptado una serie básica de normas aplicables al trabajo en la pesca y que las autoridades competentes se hayan comprometido a crear y dirigir un sistema de inspección y de medidas de cumplimiento de la normativa en el sector.

En definitiva, esta sección tiene por objeto que los administradores y los formadores comiencen por leer (o vuelvan a leer):

- los resultados del ejercicio de inventario;
- el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y
- las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, 2017.

3.1 Panorama de la industria nacional (inventario)

En el marco de esta sección, antes de comenzar una formación o un taller, los participantes deben realizar un ejercicio de inventario. La recopilación y organización de la información necesaria para efectuar un inventario detallado puede llevar entre una y dos semanas. El inventario resultante ayudará a los administradores y a los formadores a trazar una imagen más clara de la industria nacional y de su fuerza laboral antes de diseñar la formación misma. Para los organismos que se ocupan desde hace relativamente poco tiempo de la inspección del trabajo y de las medidas de cumplimiento de las normativas relativas a la pesca, el ejercicio ayuda a precisar qué normas y organismos intervienen en este proceso y a determinar en qué medida sus sistemas de inspección funcionan correctamente, si existen datos al respecto. Conocer estas cuestiones constituye un requisito previo para planificar la inspección y las medidas de cumplimiento en la pesca, y para la formación eficaz de los inspectores en el terreno.

³⁵ Para contribuir a esta tarea, se hace referencia al texto del Convenio núm. 188 y de la Recomendación núm. 188, a las directrices de la OIT para efectuar un análisis comparativo o de deficiencias de la legislación nacional con respecto al Convenio núm. 188, y al documento de trabajo sobre las cláusulas de flexibilidad del Convenio núm. 188, que se pueden consultar en <https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang--es/index.htm>.

La OIT recomienda que los administradores dediquen al menos medio día a examinar y abordar los resultados obtenidos al realizar el ejercicio de inventario para presentar un panorama general de la industria; esto comprende los siguientes aspectos:

- ▶ principales medidas de la industria (incluidos los mercados nacional y de exportación);
- ▶ tipos de pesca;
- ▶ tipos, tamaño y distribución geográfica de la flota;
- ▶ propietarios y concentración;
- ▶ mano de obra y dotación, y
- ▶ condiciones de vida y de trabajo.



Ejercicio.

En un ejercicio colectivo se podrían combinar dos o más de los aspectos anteriores (por ejemplo, los tipos de pesca y los tipos y tamaño de la flota con las cuestiones relativas a los propietarios y la concentración en el sector, o bien la mano de obra con las condiciones de trabajo), de modo que sean examinados en pequeños grupos por los administradores y los formadores, con el fin de comprobar el nivel de precisión y de exhaustividad de los resultados del inventario. La presentación de informes y la discusión plenaria podrían orientarse a determinar de qué forma los resultados específicos del inventario pueden incidir en el desarrollo (o revisión) de una estrategia para asegurar la eficacia de la inspección y la aplicación de medidas de cumplimiento en la pesca.

Hacia el final de la sesión, los participantes indicarán en el inventario los cambios o los ámbitos (limitados) que requieren un mayor estudio. Para diseñar un programa de formación de inspectores en el terreno es necesario disponer de un panorama general revisado (y simplificado) del sector.

3.2 Marco jurídico, autoridades competentes y deficiencias habituales

En esta sesión de la formación, los planificadores y los administradores deberían examinar el marco jurídico y las autoridades competentes que se describen en las secciones correspondientes del inventario (así como en el panorama general esbozado en la parte 2 anterior). El propósito es comprender las definiciones, normas y mandatos existentes en la reglamentación sobre la actividad en el sector de la pesca. Al igual que el estudio de dicho panorama general, esta sesión fundamental podría durar medio día o más.

En su *Notificación 1885 para la Marina Mercante (Merchant Shipping Notice – MSN 1885)*, la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido (MCA) incluye una lista de las normas aplicables en este país a las condiciones de trabajo y de vida, y las secciones correspondientes del Convenio núm. 188 (véase un extracto en el gráfico 3.1, a continuación):³⁶

³⁶ La lista completa figura en el anexo III del presente documento. La notificación de la MCA se encuentra disponible en: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/753738/MSN_1885_F_ILO_work_in_fishing_convention_survey_and_inspection.pdf.

► **Gráfico 3.1. Lista de normas relativas al Convenio núm. 188 establecida por la MCA**

Anexo A de la *Notificación 1885 para la Marina Mercante*:

Normas adoptadas por el Reino Unido con relación al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT

Instrumento	Disposición	Notificación para la Marina Mercante (cuando proceda)
A. Edad mínima		
Reglamento de 2018 (1) para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 2	Notificación MSN 1882 (F*)
B. Examen médico		
Reglamento de 2018 (2) para la marina mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca - certificado médico)		Notificación MSN 1883 (F) Notificación MSN 1815 (M**), enmienda 1
C. Dotación y horas de descanso		
Reglamento de las embarcaciones pesqueras de 2004 (tiempo de trabajo: pescadores de pesquerías marítimas), en su versión enmendada (3)		Notificación MSN 1884 (M)
D. Lista de tripulantes		
Reglamento de 1972 para la marina mercante (acuerdos de la tripulación, listas de tripulantes y responsabilidades de la gente de mar) (buques pesqueros), en su versión enmendada (4)	Parte II	
E. Acuerdos de trabajo de los pescadores		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 3	
F. Repatriación		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 4	
G. Remuneración de los pescadores		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 3	
H. Alojamiento y alimentación		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 5	Notificación 1871 (F), enmienda 1 Notificación 1872 (F), enmienda 1
I. Atención médica		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca)	Parte 6	
Reglamento de 1995 para la marina mercante (almacenes farmacéuticos) (5)	Disposiciones 4 a 11	Notificación 1768 (M+F)
J. Salud y seguridad		
Reglamento de 1998 para la marina mercante y los buques pesqueros (salud y seguridad) (empleo de jóvenes) (6)	Disposiciones 5, 6(1) – (5)	Notificación 1882 (F)

* F = Relativa a la pesca

** M = Relativa a la marina mercante

Fuente: MCA, 2018

A los gobiernos que llevan a cabo sus funciones en un marco rudimentario les resultará fácil detectar las brechas existentes entre las normas en vigor y los niveles y funciones que se exigen en el Convenio núm. 188. En este taller, el objetivo se limita a describir someramente las deficiencias observadas en la legislación y en su aplicación. La discusión y los ejercicios se deberían centrar en cómo las normas y los mandatos existentes son o pueden ser empleados para llevar a cabo inspecciones y acciones dirigidas al cumplimiento de la normativa eficaces en la pesca. El Gobierno Real de Tailandia, por ejemplo, concibió y puso en marcha sin demora una función de inspección del trabajo en 2015 para luchar contra los graves abusos que se producen en el sector pesquero, y desarrolló una vía independiente para evaluar las deficiencias y un plan para la ratificación del Convenio núm. 188 en 2019.

Antes de finalizar la sesión, los participantes indicarán en el inventario relativo al marco jurídico los cambios y/o las preguntas pendientes. Asimismo, deberían elaborar una descripción general revisada (y simplificada) del marco jurídico y las autoridades competentes, como se requiere para el programa de formación de inspectores en el terreno.



Ejercicio 3.1

TÍTULO	Marco jurídico: Evaluación de las prestaciones de seguridad social
OBJETIVOS	Ayudar a los inspectores a garantizar que los pescadores tengan acceso a la atención médica adecuada y a las indemnizaciones correspondientes.
TAREAS	<p>En muchos países los pescadores no tienen acceso a la seguridad social. Según la OIT, los nueve componentes de la seguridad social son: la asistencia médica, las prestaciones monetarias de enfermedad, las prestaciones de desempleo, las prestaciones de vejez, las prestaciones en caso de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales, las prestaciones familiares, las prestaciones de maternidad, las prestaciones de invalidez y las prestaciones de sobrevivientes³⁷.</p> <p>Debatir en grupos reducidos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los nueve componentes de la seguridad social? ¿Qué deficiencias se deben abordar? • ¿Deberían existir diferentes regímenes de seguridad social para los trabajadores asalariados y los independientes? ¿Y para los trabajadores nacionales y los migrantes? • ¿A qué tipo de cobertura de seguridad social pueden acceder los pescadores comerciales? Elabore una lista de comprobación para comparar los requisitos de la OIT con la cobertura existente para los pescadores comerciales y comparta esta información.
TIEMPO	20–30 minutos para la discusión y la confección de lista de comprobación; 4–5 minutos por grupo para exponer.
RECURSOS/ FUENTES DE INFORMACIÓN	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 34–37.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.19.</p> <p>Los párrafos 50–52 de la Recomendación núm. 199 aportan orientaciones adicionales en materia de seguridad social (concretamente, sobre la cobertura de los migrantes).</p>
RESULTADO	Los inspectores mejoran su capacidad para verificar la situación de los pescadores en materia de seguridad social en el contexto nacional.

37 OIT: *Normas internacionales del trabajo sobre la seguridad social* (<https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/social-security/lang--es/index.htm>) [sitio consultado el 18 de abril de 2020].

3.3 Análisis de riesgos y recursos

Una vez adquirida una visión más clara de la composición de la industria, de sus prácticas laborales y del papel que desempeña el Gobierno en este contexto, el taller pasa a abordar la planificación estratégica: ¿De qué manera podemos utilizar los limitados recursos de los que disponemos para mejorar el cumplimiento de los requisitos relativos a las condiciones de trabajo y la protección de los derechos relativos en la pesca?

En primer lugar, se espera que el Gobierno evalúe los riesgos laborales en el sector. Las autoridades pesqueras suelen tener parámetros que les ayudan a calcular el riesgo de que las embarcaciones se dediquen a la pesca ilegal (el sistema de vigilancia de las embarcaciones es un ejemplo habitual). Estos parámetros pueden servir como indicadores aproximados del riesgo de que haya prácticas laborales ilegales. Ahora bien, calcular con eficacia los riesgos laborales (es decir, la probabilidad de que se produzcan abusos y su nivel de gravedad, por puerto y por tamaño y tipo de embarcación) constituye una meta importante ya que dicha información permite a los administradores planificar la mejor manera de utilizar sus recursos.

En segundo lugar, es necesario realizar una evaluación honesta del grado en que los esfuerzos gubernamentales están siendo útiles para mejorar las condiciones laborales en la pesca. La pregunta central es: «¿Está nuestro sistema de inspección y de aplicación de medidas para el cumplimiento de las normativas—independientemente de su etapa de desarrollo— reduciendo, incrementando o dejando al mismo nivel los riesgos laborales en el sector de la pesca?». La respuesta a esta pregunta debería obtenerse a partir de los resultados del ejercicio de inventario.

A continuación figuran cuatro preguntas fundamentales que pueden ayudar a las autoridades en sus esfuerzos por evaluar el impacto de los sistemas vigentes.

1. ¿Tiene el gobierno un déficit de datos sobre infracciones laborales en la industria de la pesca, o bien ha comunicado que no se producen infracciones de esa índole?
2. Hay un porcentaje importante (por ejemplo, el 10 por ciento o más) de empleadores de pequeñas y medianas empresas ubicadas en tierra (por ejemplo, de procesamiento de productos agrícolas en pequeña escala) que infrinjan habitualmente las normas en materia de contratación, salarios, horarios y/o seguridad?
3. ¿Son las inspecciones en el sector pesquero impulsadas sobre todo por las quejas de los trabajadores (o sus defensores)?
4. ¿Contienen los informes sobre el trabajo en la pesca realizados por organizaciones independientes pruebas fidedignas de abusos laborales en este sector?

Si la respuesta a cualquiera de las preguntas anteriores es afirmativa, es probable que el sistema de inspección y aplicación de la normativa esté teniendo poco impacto en el nivel de riesgos laborales para los pescadores, o que ese nivel esté aumentando al deducir los propietarios de barcos pesqueros que el problema no suscita gran interés.

En esta sesión sobre los riesgos se dan dos ejemplos: uno de Sudáfrica, acerca de la seguridad de los buques, y otro relativo al asesoramiento brindado por la OIT a un gobierno de Asia sobre los datos que se deben utilizar para medir el riesgo de abusos laborales.

► Análisis de los riesgos laborales en la pesca

Los gobiernos pueden utilizar el análisis de los datos de seguimiento de los buques para ayudar a determinar los riesgos. Con el fin de adaptar las evaluaciones de los riesgos a las prácticas laborales y en consulta con el Gobierno Real de Tailandia, el proyecto de la OIT «Ship to Shore Rights» (Derechos en el mar y la tierra) creó los indicadores siguientes, que permiten a los funcionarios utilizar fácilmente las cifras y recopilarlas de forma sistemática para mejorar las calificaciones de riesgo de los buques que efectúan:

- 1. Dotación/tamaño de la tripulación y relación entre el tamaño de la tripulación del buque y los requisitos oficiales de dotación.** El número mínimo de miembros de la tripulación varía en función de las dimensiones y el tipo de la embarcación. Cuanto menor sea la relación entre el número real de miembros de la tripulación y el requisito de dotación, mayor será el grado de riesgo.
- 2. Número de días en el mar.** Siete días es la media indicada en el informe de referencia de la OIT sobre las condiciones de vida y de trabajo. Si se supera esta cifra, el riesgo es mayor.
- 3. Lista de tripulantes.** La existencia de discrepancias entre el número indicado en la lista de tripulantes y el recuento real en la inspección efectuada en el puerto, o bien entre los datos biométricos registrados y el escaneo real del iris de los miembros de la tripulación, indica que el riesgo es elevado.
- 4. Horas de trabajo.** Los registros horarios con datos repetitivos/uniformes (es decir, cuando en los registros se anota el mismo número de horas y momentos del día de cada jornada con respecto a todos los trabajadores) indican que el riesgo es elevado.
- 5. Puertos utilizados para salir al mar y para descargar pescado.** Cuando los puertos de entrada/salida son diferentes, el riesgo es más elevado.
- 6. Registros de pagos.** Los registros bancarios deberían tener registros actualizados (mes más reciente) sobre el pago de los salarios. Cuando los registros son obsoletos, el nivel de riesgo es más elevado.
- 7. Rotación de la tripulación.** La rotación es el porcentaje de los miembros de la tripulación que abandonan el buque al cabo de tres meses. Un alto porcentaje indica un nivel de riesgo más elevado.
- 8. Licencias, documentos e impuestos.** Tener la documentación completa y realizar los pagos exigidos por el gobierno son aspectos de la gestión general. Si faltan documentos o hay documentos incompletos, el nivel de riesgo será más elevado.

Es importante recordar que los datos que indican la existencia los riesgos de por sí no constituyen necesariamente una prueba de que se ha infringido la legislación nacional. Por lo tanto, la finalidad de estos cálculos no es sustituir las inspecciones gubernamentales.



Ejercicio.

En el caso de la situación de los gobiernos que desarrollan nuevos sistemas de inspección, los participantes deberían utilizar datos sobre las infracciones laborales en el sector de la pesca y sobre el panorama general de este sector industria, aprovechando los datos recopilados en el inventario, con el fin de elaborar una clasificación de los riesgos de abusos laborales en función del puerto, el tipo de pesca, el tipo de embarcaciones y el tamaño de estas. Los gobiernos que necesiten medidas representativas de los riesgos laborales pueden utilizar las que figuran en el ejemplo sobre Tailandia antes expuesto.

Cuando se trata de sistemas más avanzados, se deberían constituir grupos reducidos de administradores y formadores para diseñar nuevas medidas cuantitativas de riesgos específicos (por ejemplo, trabajo forzoso o robo de salarios) y/o decidir cuál de las medidas de riesgo del ejemplo anterior puede ser adoptada en su sistema. Los participantes clasificarán estos problemas (o los sopesarán y los situarán en un cuadro simple de riesgos, como en el cuadro que viene a continuación), en función de su grado de importancia como indicadores de riesgos laborales y de la disponibilidad de datos adecuados.

► **Gráfico 3.2. Evaluación de riesgos**

Nivel de probabilidad	Posibles consecuencias				
	Insignificantes	Escasas	Moderadas	Importantes	Extremas
Casi con certeza	Medias	Altas	Altas	Muy altas	Muy altas
Probable	Medias	Medias	Altas	Altas	Muy altas
Posible	Bajas	Medias	Medias	Altas	Altas
Poco probable	Bajas	Medias	Medias	Medias	Altas
Escasa	Bajas	Bajas	Bajas	Medias	Medias

Fuente: Gobierno de Escocia, 2008³⁸

3.4 Metas y planificación estratégica del cumplimiento de las normas

A partir de sus conocimientos sobre los riesgos laborales en el ámbito de la pesca comercial, los administradores deberían desarrollar (o revisar) las metas y los planes de acción con miras al cumplimiento estratégico de las normas existentes sobre el trabajo en la pesca.

La estrategia encaminada a lograr dicho cumplimiento en el sector de la pesca comercial se puede desarrollar en torno a los aspectos siguientes:

- establecimiento de prioridades
- disuasión
- sostenibilidad
- impacto en todo el sistema.

El establecimiento de prioridades y la utilización de recursos deberían basarse en los resultados de la evaluación de riesgos anterior y conducir a la adopción de decisiones sobre dónde y cuándo realizar inversiones financieras y políticas. Los participantes pueden establecer prioridades en cuanto a la inspección y el cumplimiento de las normas en función del puerto, la campaña, el tipo de inspección, el tipo de pesca, el tamaño de la embarcación y la naturaleza de los abusos laborales.

³⁸ *The risk management of HAI: A Methodology for NHS Scotland* (2008). Consultado el 4 de septiembre de 2020 en <https://www.gov.scot/publications/risk-management-hai-methodology-nhsscotland/pages/3/2008>.

La **disuasión** reviste importancia estratégica de cara al cumplimiento de las normas en un sector en el que los controles de las prácticas laborales son relativamente escasos y ante el hecho de que las flotas pesqueras se extienden ampliamente a lo largo de la costa y los mares. Las sanciones son un elemento central de la disuasión, pero es poco factible que el empleador cambie de comportamiento si es poco probable que las infracciones tengan consecuencias y si el monto de la sanción es bajo, como indican los hechos observados.

Las medidas disuasorias no solo aportan reparación a los pescadores afectados, sino que generan un efecto dominó entre los propietarios de buques pesqueros que cometen infracciones (*Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, sección 2.4.12). Los ejemplos de Nueva Zelanda y Sudáfrica, que se exponen a continuación, muestran cómo la estrategia de recurrir a los medios de comunicación locales y nacionales puede modificar el comportamiento en el sector.

Asimismo, las medidas disuasorias también comprenden incentivos y frenos reguladores propios de la industria de la pesca, entre ellos:

- la retención de un buque o de la captura hasta que se reparen las infracciones;
- la concesión o la renovación de licencias para operar;
- la concesión de licencias para la exportación;
- la concesión de permisos a los trabajadores migrantes, y
- el acceso al crédito.

Emprender un proceso de disuasión coherente empleando los instrumentos anteriores puede generar cambios **sostenibles** de los comportamientos en la industria **en todo el sistema**. Por otra parte, el recurso a los medios de comunicación para divulgar las acciones dirigidas al cumplimiento de la normativa puede ampliar el impacto de una acción individual de esa índole, y las campañas para el cumplimiento centradas en una única cuestión y en una sola industria pueden hacer que los empleadores mejoren aspectos conexos.

Gestionar las reacciones del propietario del buque/empleador y la facultad discrecional del inspector.

La adopción de un nuevo enfoque de la aplicación de la legislación laboral en el sector pesquero, o incluso el lanzamiento de una campaña dirigida a dicho cumplimiento en el marco de un sistema muy arraigado, puede generar tensión entre algunos propietarios de buques pesqueros. Efectivamente, cuando una industria, como la pesquera, que está habituada a una regulación laboral superficial, se ve confrontada a un nuevo enfoque por parte de las autoridades competentes, las reacciones pueden ser adversas. Para afrontar tal situación, las autoridades pueden emplear tres tácticas. La primera consiste en establecer cuáles son los problemas con respecto a los cuales se aplicará un nivel de tolerancia cero, de modo que tanto los inspectores como los propietarios de los buques pesqueros tengan claro qué se espera de ellos. La segunda consiste en comunicar a los propietarios de embarcaciones y sus asociaciones sectoriales la información que les permitirá comprender la legislación y la estrategia para su aplicación (lo cual puede conllevar un periodo de gracia para los propietarios de buques pesqueros que incumplan la ley). La tercera es impartir formación a los inspectores sobre la facultad discrecional de que disponen para abordar las cuestiones prioritarias relativas al cumplimiento de las normas, o bien recordarles esta noción.

A continuación, figuran las directrices sobre la facultad discrecional de los inspectores que la OIT comunicó recientemente en el marco de sesiones de formación para inspectores del trabajo de un Estado Miembro de Asia Sudoriental.

En el artículo 17, párrafo 2, del Convenio sobre la inspección del trabajo, 1947 (núm. 81), de la OIT se establece que “[l]os inspectores del trabajo tendrán la facultad discrecional de advertir y de aconsejar, en vez de iniciar o recomendar un procedimiento”.

El primer paso es determinar si se ha producido una infracción de las normas sobre la base de los hechos observados. Ello comprende tomar decisiones acerca de:

- ▶ la gravedad de las infracciones;
- ▶ si el empleador infringió las normas de manera deliberada;
- ▶ las violaciones graves y la imposición automática de las normas, y
- ▶ el grado de la infracción con respecto a lo que ocurre en otros buques.

La facultad discrecional es difícil de ejercer cuando un inspector no dispone de pruebas fácticas suficientes. Tales pruebas provienen de:

- ▶ entrevistas con pescadores (inclusive de índole privada), sindicatos y organizaciones de la sociedad civil;
- ▶ el seguimiento de las quejas;
- ▶ inspecciones visuales a bordo de los buques, y
- ▶ el examen de todos los documentos pertinentes y su cotejo con el testimonio de los trabajadores.

Por último, cuando se producen determinadas infracciones la legislación puede requerir la ejecución penal automática, es decir, en tales casos los inspectores no están autorizados a ejercer su facultad discrecional. Asimismo, conforme a la política que se haya establecido (por ejemplo, una campaña de tolerancia cero), la facultad discrecional puede ser descartada (por ejemplo, en lo que atañe a aplicar los requisitos relativos al pago mensual).



Ejercicio.

Utilice sli.do u otra aplicación de cuestionario en línea para pedir a los administradores y formadores que respondan a las preguntas sobre las posibles infracciones de las normas laborales en el sector de la pesca, eligiendo la acción adecuada de cara al cumplimiento de la normativa, por ejemplo, una advertencia verbal, una advertencia escrita, una orden escrita o la detención del buque. Este ejercicio puede revelar (de forma anónima) cualquier confusión o sesgo en la utilización por los inspectores de su facultad discrecional para abordar las cuestiones relativas a la pesca, y generar «oportunidades de aprendizaje». Se trata de un ejercicio útil tanto para los administradores como para los inspectores en el terreno.

► Recuadro 3.1. Deterring violations through media campaigns

Las campañas impulsadas por las autoridades a través de los medios de comunicación pueden ayudar a impedir que otros propietarios de buques y otros sectores cometan infracciones. La inspección del trabajo de Nueva Zelanda promueve de manera dinámica y sistemática sus acciones para asegurar el cumplimiento de la normativa laboral. En un artículo de periódico sobre su acción legal contra la conocida empresa Pizza Hut, la Inspección del Trabajo explicó extensamente su intención de focalizarse en las empresas infractoras y llevarlas a juicio. Por su parte, la SAMSA hizo públicas la inmovilización y retención de un buque en aplicación de los controles a su disposición como Estado del puerto para frenar los abusos laborales.

 nzherald.co.nz



LIBRE: Este pesquero taiwanés fue liberado el pasado martes tras su inmovilización a comienzos del mes por las autoridades de Sudáfrica. Una inspección de la agencia SAMSA determinó que el buque había infringido las normas sobre contaminación aplicables a las embarcaciones en el mar.

Ciudad del Cabo, 27 de septiembre de 2016
La embarcación pesquera de Taiwán que fue retenida en Sudáfrica este mes ha sido puesta en libertad, según confirmó la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica (SAMSA) el pasado martes.

Un inspector del trabajo defiende los derechos de los repartidores de Pizza Hut en un litigio sobre contratación

4 de septiembre de 2019

4 Sep, 2019 5:04pm

3 minutes to read



Labour inspectors are arguing that 28 delivery drivers are employees, not not independent contractors. Photo / 123RF

BusinessDesk
By: Victoria Young



En un proceso que puede ejercer presión sobre el pujante economía de plataformas digitales, los inspectores del trabajo han iniciado una acción judicial contra varios propietarios de franquicias de Pizza Hut, argumentando que 28 de sus repartidores son empleados y no contratistas independientes.

En virtud de la actual legislación sobre el trabajo, los contratistas independientes no disfrutan de los mismos derechos que los empleados de una empresa, en particular en relación con el salario mínimo, la licencia por enfermedad y las vacaciones.

El Director Regional de los Servicios de Inspección del Trabajo, Kevin Finnegan, afirma que ha iniciado un proceso contra varios beneficiarios de la franquicia Pizza Hut por un problema relativo a su particular modelo comercial, el cual, en su opinión, podría afectar a una gran diversidad de trabajadores.

«Para los Servicios de Inspección del Trabajo, abordar el problema que suponen los modelos comerciales que incumplen la normativa es una prioridad clara, pues socavan la competencia leal entre empresas, pueden ser adoptados por otras empresas que tratan de ser competitivas, afectan a un gran número de trabajadores de todos los sectores y movilizan importantes cantidades de dinero», declaró Finnegan por correo electrónico a BusinessDesk.



Ejercicio 3.2

TÍTULO	Describir someramente las prioridades estratégicas en materia de cumplimiento de la normativa laboral
OBJETIVOS	Determinar las principales prioridades y la mejor forma de comunicarlas a los responsables de la adopción de decisiones en el gobierno
TAREA	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habida cuenta de los riesgos que existen para los pescadores, ¿cuáles son las metas adecuadas en cuanto al número de inspecciones y de acciones para el cumplimiento de la normativa en el sector de la pesca en los próximos 12 meses? • ¿Dónde se deberían realizar las inspecciones y por qué? • ¿Qué tipos de buque/pesca serán prioritarios? • ¿Qué cuestiones laborales serán prioritarias? ¿Qué organismos participarán? • ¿Cuál es el argumento en favor de un mayor grado de autoridad y/o recursos adicionales? ¿De dónde provendrán estos? • ¿Qué acciones específicas incrementarán el nivel de: <ul style="list-style-type: none"> - disuasión? - sostenibilidad? - impacto en todo el sector?
TIEMPO	45–60 minutos para la discusión y la planificación; 10 minutos por grupo para exponer su visión
RECURSOS	<i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros (sección 2.4.4 sobre los tipos de inspección), de la OIT, y Orientaciones de la OIT para la Planificación Estratégica para el Cumplimiento para Inspecciones del Trabajo (parte introductoria)</i> ³⁹
RESULTADO	A partir del análisis de riesgos y del panorama general de la industria, los participantes elaboran líneas estratégicas para el cumplimiento de la normativa en las que se abordan los obstáculos, y, en particular, se determinan las prioridades con respecto a la inspección y dicho cumplimiento, y las estrategias para lograr impactos a largo plazo en toda la industria.

39 Orientaciones de la OIT para la Planificación Estratégica para el Cumplimiento para Inspecciones del Trabajo, 2017.

3.5 Planificación y herramientas de la inspección

La siguiente etapa para los administradores y los formadores consiste en establecer o revisar la planificación de la inspección a partir de los riesgos detectados y de las prioridades y los parámetros indicados. Ello requiere tomar decisiones en cuanto a:

- los tipos de inspección (periódicas, específicas, aleatorias de verificación del cumplimiento o motivadas por una queja; véase *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesquero*, de la OIT, sección 2.4.4);
- los lugares en que se efectúa la inspección (a bordo, en las entradas y salidas de los puertos y a distancia/solo mediante un documento), y
- las herramientas para la inspección, las acciones para el cumplimiento de la normativa y la presentación de informes.

Tipos y lugares de inspección. En esta sesión de la formación se debería mantener una discusión acerca de los tipos y lugares de inspección del trabajo, en la que se examinen los objetivos en cuanto al cumplimiento de la normativa y los costos conexos, y el impacto de los distintos tipos de inspección. Las **inspecciones en el mar** pueden ser preferibles en el caso de los buques del Estado del pabellón que faenan en aguas lejanas y que están autorizados a pasar varios meses en el mar, o en aquellos casos en que el transbordo de capturas y tripulaciones es frecuente. Las **inspecciones portuarias** pueden ser más rentables en el caso de las flotas que deben regresar a los puertos del Estado del pabellón con mayor regularidad. Las inspecciones que se efectúan **solo mediante documentos** pueden ser convenientes en el caso de las embarcaciones que, tras ser controladas, se consideran de bajo riesgo; en cambio, este tipo de inspecciones es inadecuado cuando las embarcaciones conllevan un nivel de riesgo medio o alto, o en el caso de los sistemas de inspección cuya regulación de la pesca comercial no es tradicionalmente intervencionista.


Herramientas. Si bien los protocolos de inspección varían en gran medida, las herramientas deberían ser acordes con la legislación en vigor y poner el foco en la importancia de mantener un diálogo no solo con los propietarios y los supervisores de los buques pesqueros, sino también con los trabajadores. Los pescadores son más proclives a sufrir aislamiento, accidentes y otros riesgos laborales que otros trabajadores, debido a la naturaleza de su profesión. Por este motivo, los protocolos de inspección deben dejar un «espacio» adicional para que los pescadores examinen las prácticas laborales y las condiciones de trabajo de manera privada y discreta. Las herramientas para la inspección y la presentación de informes deberían alentar a los inspectores a mirar bajo la superficie para comprender el trabajo a bordo. Este tipo de inspecciones intensivas puede requerir visitas a las oficinas del propietario/empleador del buque pesquero para inspeccionar otros documentos, incluidos los registros alternativos o «duplicados» relacionados con la contratación, los salarios y la seguridad. También puede abarcar el diálogo regular de funcionarios gubernamentales con las organizaciones encargadas de promocionar estas cuestiones y con líderes comunitarios, especialmente cuando la fuerza de trabajo pesquera está constituida en parte por trabajadores migrantes.

► **Recuadro 3.2. Informe de la MCA sobre las condiciones de vida y de trabajo**

La Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido (MCA) es el organismo responsable de realizar inspecciones y de aplicar las normas de trabajo en el sector de la pesca comercial. En su *Notificación MSN 1885 (F) para la Marina Mercante*, la MCA establece disposiciones para realizar encuestas, inspecciones y estudios documentados sobre el cumplimiento de las normas relativas a las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros en el Reino Unido, en consonancia con el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). La MSN 1885 contiene una parte sobre inspección que incluye las conclusiones de la MCA en materia de condiciones de vida y de trabajo, que los propietarios de los buques deben difundir colocando carteles a bordo.

Anexo C

El capitán debería ordenar que se coloque una copia del presente formulario en el tablero de anuncios, para información de los pescadores

 Maritime & Coastguard Agency	INFORME SOBRE LA INSPECCIÓN DE LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO DE LOS PESCADORES
--	--

1. Maritime and Coastguard Agency, HQ [Branch] 105 Commercial Road, Southampton SO15 1EG UK; Tel: 0203817 2xxx

2. Nombre del buque pesquero		3. Puerto de matrícula	
4. Número OMI	5. Número oficial RSS (registro de navegación y de gente de mar)	6. Número de pesca	
7. Eslora registrada		8. Eslora total	
9. Fecha en que se colocó la quilla		10. Fecha de la inspección	
11. Lugar de inspección		12. Modelo habitual de operación	

12. Alcance de la inspección

Nº	Ámbito examinado (x)	Condiciones	Deficiencias (Sí/No)	Observaciones
1.		Edad mínima		
2.		Examen médico		
3.		Dotación		
4.		Horas de descanso		
5.		Lista de tripulantes		

Fuente: MCA: *Merchant Shipping Notice 1885* (Southampton, 2018).

En el anexo III figuran la *Notificación 1885 para la Marina Mercante* y un proyecto de herramienta concebido por la OIT en colaboración con el Ministerio de Trabajo de Indonesia en 2018, que se basa en ejemplos de otros países y que puede servir de modelo.

Al igual que con las herramientas y los protocolos de inspección, en los informes que se elaboren al respecto se debe tratar de registrar y preservar las discrepancias en los testimonios respectivos de los trabajadores, supervisores, capitanes o patrones y propietarios de las embarcaciones pesqueras. Por ejemplo, los registros detallados de las prácticas de remuneración que proceden de entrevistas con los trabajadores y de registros del empleador pueden conducir a conclusiones (y soluciones) que se podrían pasar por alto en el caso de emplear preguntas banales o mecánicas e informes sobre el pago de los salarios.



Ejercicio.

Analizar en pequeños grupos las herramientas de inspección adjuntas (del Reino Unido y/o Indonesia) y compararlas con los protocolos y herramientas que se utilizan o se propone utilizar en el sector de la pesca. Resumir de qué manera las prácticas de inspección pueden mejorar la calidad y la rapidez de circulación de la información procedente de los pescadores, centrándose especialmente en los más vulnerables (por ejemplo, los pescadores migrantes que no hablan el idioma local, los pescadores jóvenes y las tripulaciones de flotas en aguas lejanas). En los informes que se presenten a todos los participantes se pueden elegir tres temas, preguntas o etapas de protocolo indispensables, basándose en los ejemplos del Reino Unido e Indonesia.

3.6 Coordinación entre organismos

Puede suceder que los mandatos de las autoridades del sector de la pesca no estén bien definidos, y que exista una superposición de competencias y una mala coordinación y cooperación entre las autoridades. En algunos casos, las regulaciones aplicables a los trabajadores a bordo de buques pesqueros pueden establecerse también con arreglo a las leyes marítimas, de forma que los pescadores quedan comprendidos en la categoría de «gente de mar».

Por este motivo, el examen de la coordinación entre las autoridades puede ser largo, si bien los formadores pueden reducir su duración focalizando el debate en torno a los resultados del ejercicio de inventario. Disponer de un mapa bien diseñado (un mapa en el sentido literal, o bien un gráfico), que ilustre las funciones de inspección y de cumplimiento de las normas en la pesca, e indique cuáles son las autoridades a cargo de cada función, puede ahorrar tiempo y evitar confusiones.

Seguidamente, en el taller se pueden planificar inspecciones conjuntas, que permiten mejorar en gran medida los resultados de las inspecciones, sobre todo en países donde los recursos son escasos y el número de inspectores es a veces insuficiente.

Armonizar el calendario de las inspecciones entre las diferentes autoridades puede resultar complicado. Las inspecciones conjuntas deberían planificarse de manera adecuada y con procedimientos claros para evitar situaciones en las que haya demasiadas personas tratando de inspeccionar un buque al mismo tiempo, lo cual causa un estrés innecesario al capitán o patrón del buque o a los pescadores. En algunos países, las atribuciones con respecto a muchos aspectos de la inspección pesquera se delegan en un único organismo (por ejemplo, la SAMSA en Sudáfrica), o se constituyen equipos interinstitucionales que comparten locales en los puertos o cerca de ellos, tal como se ha hecho en el sistema de inspección de las entradas y salidas de los puertos tailandeses. Cuando se realizan inspecciones conjuntas, es importante comunicar con claridad e indicar quiénes ejercen las diferentes atribuciones y funciones jurisdiccionales (véase *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 2.4.7).

Por otra parte, los Estados del pabellón deberían analizar cómo evitar posibles conflictos de interés cuando un mismo departamento gubernamental encargado de promover la pesca comercial, expedir

licencias y regular la pesca (por ejemplo, un departamento de pesca) es también la autoridad competente encargada de la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros. Para evitar estos conflictos de interés, algunos Estados han separado las funciones de promoción de la pesca comercial, concesión de licencias y regulación de la pesca, por una parte, de las funciones de inspección y aplicación de las normas de trabajo en el sector, por otra parte (véase *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 2.3.5).

Cuando la autoridad general a nivel político y técnico con respecto a las inspecciones coordinadas recae en un organismo que tradicionalmente no se ha ocupado de la aplicación de la legislación laboral (por ejemplo, el ministerio de Transporte), tal vez sea natural que el establecimiento del mandato nuevo o «adicional» no sea una tarea sencilla. Es importante que la formación y la supervisión periódicas de los funcionarios de tales organismos, ya sean administradores o inspectores en el terreno, ayuden a lograr que no se dejen de lado ni la inspección ni el cumplimiento de la normativa laboral.



Ejercicio.

Esta sesión de la formación comprende varios temas importantes, en particular las jerarquías políticas y administrativas y los conflictos de interés. Las discusiones en grupos reducidos y la puesta en común de sus conclusiones sobre la manera de distribuir tales funciones en teoría y en la práctica y de abordar los posibles conflictos de interés pueden ser muy productivas. Estas son algunas de las principales preguntas que pueden plantearse:

1. Si se autoriza o programa una inspección conjunta, ¿qué modificaciones incrementarían su eficacia?
2. A nivel de los puertos, ¿de qué manera debería la autoridad competente enfocar:
 - a. las diferencias de opinión entre los funcionarios;
 - b. los hechos contradictorios en relación con las condiciones de trabajo, y
 - c. los conflictos de interés entre los organismos?

Recuerde que es importante mantener la discusión en el terreno de lo posible, es decir, teniendo en cuenta las normas y los mandatos existentes. Los debates acerca de una reorganización de los mandatos y/o una nueva legislación deberían celebrarse en talleres que examinen los marcos jurídicos, tal vez en el contexto de discusiones sobre la ratificación del Convenio núm. 188.

3.7 Establecimiento de procedimientos de presentación de quejas

Las quejas pueden ser presentadas a las autoridades por pescadores, organizaciones de trabajadores, asociaciones y toda persona interesada en las cuestiones relativas a la seguridad del buque y/o los pescadores (véase *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 2.4.13). Los inspectores deberían tener en cuenta tres aspectos esenciales de los mecanismos de denuncia. El primero es que en las industrias pesqueras cuya mano de obra es vulnerable (pescadores migrantes, por ejemplo) a veces se precisa la intervención de inspectores y de otras autoridades para recoger las quejas y, de manera más general, entablar relaciones con los trabajadores, sus organizaciones o sus representantes a fin de obtener información fidedigna y factible acerca de las condiciones de trabajo en la pesca. Este es, de hecho, uno de los puntos clave de la sesión anterior sobre la planificación de las inspecciones. Los inspectores y otras autoridades pueden encontrar dificultades para obtener información sobre las embarcaciones y los trabajadores que faenan en flotas de aguas lejanas, por lo que deberían desarrollar y promover otros mecanismos para obtener información directamente de los interesados (además de fuentes de información a distancia, como las aplicaciones para presentar quejas).

La segunda cuestión es que los inspectores deberían, por lo general, pecar de celo y apoyar a los trabajadores vulnerables que presentan quejas, reconociendo su validez, poniéndolas por escrito y llevando a cabo investigaciones exhaustivas. En algunos sistemas ha habido inspectores que han reorientado a otras entidades las quejas recibidas de los trabajadores sobre eventuales infracciones laborales, o han propuesto a los pescadores vulnerables que busquen una solución a los problemas negociando directamente con los propietarios de los buques pesqueros. Este tipo de comportamientos socava el Estado de derecho y puede generar más abusos, como, por ejemplo, medidas de represalia de parte de los propietarios de embarcaciones pesqueras, los capitanes o patrones, los supervisores o incluso otros pescadores. También pueden dar lugar a la adopción de «resoluciones» que no cumplen los niveles mínimos exigidos en virtud de la legislación.

En tercer lugar, los sistemas de inspección pesquera no deberían considerar los mecanismos de denuncia como sustitutos de los sistemas de inspección y aplicación de las normativas. Esta cuestión es todavía mucho más relevante cuando tales sistemas establecidos en la economía en general no se hallan suficientemente desarrollados o no son eficaces, o cuando entre los pescadores hay trabajadores vulnerables, como los migrantes. Indudablemente, un sistema que impone a los pescadores la carga de detectar las infracciones y de elaborar denuncias formales al respecto pasará por alto algunas infracciones. En la pesca, los sistemas basados en la presentación de quejas transmiten a los propietarios de embarcaciones pesqueras el mensaje de que el gobierno está dispuesto a tolerar los abusos laborales y promueve la actitud de «atrápame si puedes» entre algunos de ellos.

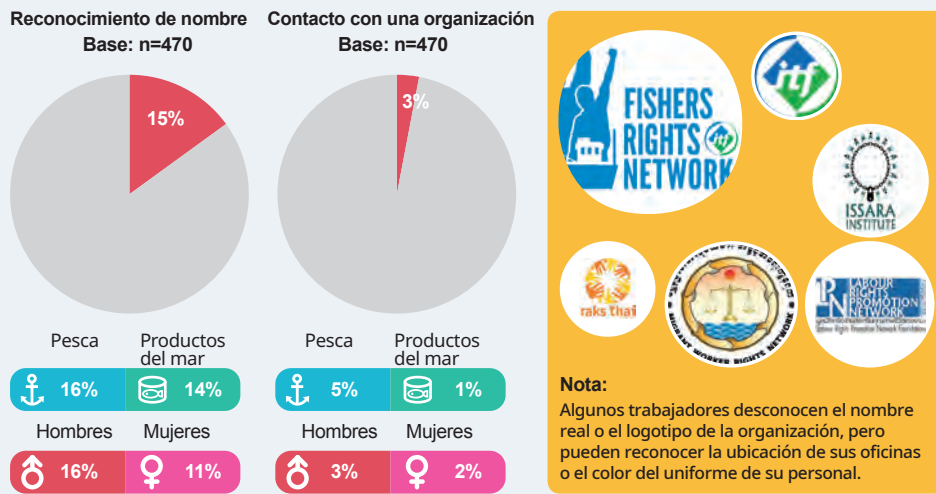


Ejercicio 3.3

TÍTULO	Establecimiento de procedimientos de presentación de quejas
OBJETIVOS	<p>Desarrollar un procedimiento de presentación de quejas riguroso y oportuno que pueda ser utilizado por pescadores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales (ONG), entre otros actores, y que comprenda métodos para registrar la información y los resultados.</p> <p>Establecer criterios que ayuden a los inspectores a distinguir las quejas genuinas de las manifiestamente infundadas, y ofrecerles formación sobre la forma de efectuar la tramitación.</p> <p>Promover el conocimiento de los procedimientos de presentación de quejas y de la forma de tratarlas.</p>
TAREAS	<p>¿Cuáles son los principales elementos de un procedimiento de presentación de quejas? En grupos reducidos, determinar a grandes rasgos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • los criterios para establecer cuándo una denuncia es de buena fe y cuándo es manifiestamente infundada; • el protocolo para que los inspectores examinen las quejas de manera rigurosa y oportuna; • las medidas para garantizar la confidencialidad; • las medidas para evitar represalias contra los trabajadores (como su inclusión en listas negras); • el uso de Internet, correo electrónico o una línea directa para registrar quejas; • la forma de promover el conocimiento del procedimiento de presentación de quejas entre los pescadores y sus organizaciones, sindicatos, organizaciones de la sociedad civil y propietarios de embarcaciones; • cómo remitir los casos a la autoridad o autoridades competentes que corresponda, cuando la queja haya sido recibida por una autoridad que no tenga competencias respecto de la problemática planteada, y • cómo comunicar los resultados de la investigación y a quién. <p>Los informes que se presenten a todos los participantes se podrían centrar en los tres cambios necesarios para mejorar el empleo de los procedimientos de presentación de quejas por parte de los trabajadores y sus representantes, y en los tres cambios necesarios en la tramitación de las quejas por parte de las autoridades.</p>
TIEMPO	30 minutos para la discusión y un resumen; 5 minutos por grupo para exponer los cambios necesarios.

► **Recuadro 3.3. A dónde se dirigen los trabajadores para obtener asistencia**

Cuando los pescadores se ven confrontados con problemas, se suelen dirigir a los propietarios de buques pesqueros; ahora bien, no todos los problemas pueden o deberían plantearse en primer lugar a dicha parte. Por otro lado, los pescadores suelen confiar sobre todo en sus amigos y familiares, de manera que estos son los primeros en escuchar sus quejas. En el ejemplo de Tailandia que se expone a continuación, se observa que los trabajadores están claramente a favor de presentar quejas a las personas y organizaciones que conocen. Los datos muestran que las aplicaciones telefónicas no son una buena alternativa a las relaciones con personas y organizaciones que pueden brindar apoyo.



Fuente: datos de la encuesta realizada en 2019 en el marco del proyecto «Ship to Shore Rights».

¿Acudió a alguien en busca de ayuda para resolver sus problemas?

En la encuesta también se preguntó a los trabajadores cómo y cuándo buscaron ayuda y a quién se dirigieron. Con respecto a un subconjunto de abusos laborales, se preguntó a los encuestados (11 por ciento en total) si alguno había comunicado una queja, ya sea formal o informalmente, a su empleador o a otras personas para obtener ayuda.

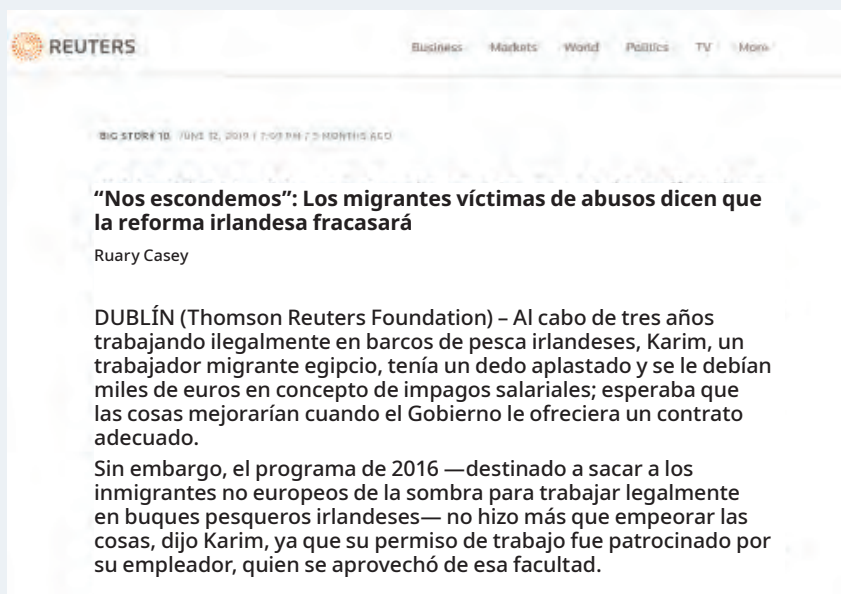
De los 50 trabajadores de este subconjunto, aproximadamente las tres cuartas partes pidieron ayuda y prácticamente todos presentaron el o los problemas —por sí mismos o, en la mayoría de los casos, a través de otra persona— al empleador para su resolución (en algunos casos, las quejas fueron transmitidas a los empleadores y a otras partes). La cuarta parte restante de los trabajadores no compartió sus problemas con nadie. Se observó que los pescadores eran ligeramente más propensos que los trabajadores en la recolección de otros productos del mar a movilizarse con respecto a un problema en el trabajo.

Aunque el número de trabajadores de este subconjunto es limitado (50 personas), llama la atención que las respuestas comparables obtenidas de los trabajadores encuestados para el informe de 2017 muestren lo contrario: una cuarta parte de los trabajadores buscó ayuda para resolver un problema y tres cuartas partes no lo hicieron. La situación actual tal vez se deba a los esfuerzos desplegados por el Gobierno Real de Tailandia, los sindicatos y las organizaciones de la sociedad civil para incrementar el nivel de comprensión de los pescadores y los propietarios de embarcaciones sobre los requisitos legales y los derechos laborales. En el estudio efectuado en 2019 por Praxis Labs se indicó que el 81 por ciento de los pescadores encuestados manifestaron que habían conocido los derechos laborales a través de una organización de trabajadores o una organización de la sociedad civil.

Fuentes: OIT: *Endline research: Findings on fishers and seafood workers in Thailand* (Bangkok, 2020); H. Boles: *Tracking progress: Assessing business responses to forced labour and human trafficking in the Thai seafood industry* (Praxis Labs, 2019), pág. 54.

► Recuadro 3.4. Abusos y reformas en la industria pesquera de Irlanda

Los abusos sufridos por pescadores migrantes en la industria de la pesca comercial de Irlanda son denunciados en los medios de comunicación y en informes de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF).



Fuentes: *The Guardian* (2019), Reuters (2019)⁴⁰

40 F. Lawrence y E. McSweeney: “Non-EEA migrants on Irish trawlers gain new immigration rights”, in *The Guardian*, 22 Apr. 2019, <https://www.theguardian.com/world/2019/apr/22/non-eea-migrants-on-irish-trawlers-gain-new-immigration-rights>; R. Casey, “We hide”: Abused migrants say Irish fishing reforms will fail”, in Reuters, 12 June 2019, <https://www.reuters.com/article/us-ireland-labour-fish/we-hide-abused-migrants-say-irish-fishing-reforms-will-fail-idUSKCN1TD2VH>.

3.8 Datos y presentación de informes

La presentación de informes pormenorizados sobre los resultados de una inspección y las acciones para aplicar la normativa es fundamental para que el sistema de cumplimiento sea eficaz, independientemente de que dicha inspección haya sido de rutina, con fines específicos o motivada por quejas.

Es necesario establecer bases de datos fiables sobre las inspecciones para ayudar a que las acciones siguientes sean sistemáticas:

- registro de inspecciones, adopción de iniciativas, seguimiento y resultados;
- recopilación, registro, gestión y análisis de datos, y
- utilización de datos sobre el análisis de los procesos de reciclaje para mejorar la selección de buques y puertos.

► Recuadro 3.5. Bases de datos, parámetros y puesta en común de información

Según la Inspección del Trabajo del Brasil y, concretamente, sus análisis de las buenas prácticas en materia de inspección en el sector marítimo, uno de los aspectos fundamentales para mejorar los procedimientos de inspección es crear una base de datos fiable que permita que un sistema de información eficaz sea capaz de identificar las empresas que deben ser objeto de inspección, y de recopilar y sistematizar los datos sobre las inspecciones ya realizadas. También es importante compartir información con otros organismos pertinentes que intervengan en los procesos de inspección y control de embarcaciones. La necesidad de disponer de estas fuentes de información se pone particularmente de relieve en todas las buenas prácticas examinadas en el informe.

La información interactiva o los informes dirigidos a quienes gestionan la inspección deberían facilitar la visualización de patrones de comportamiento en el sector, e impulsar la adopción de decisiones para la utilización provechosa de los recursos en las tareas de inspección y aplicación de las normativas. Un parámetro importante es el número de acciones de obtención del cumplimiento. Por ejemplo, el Gobierno de un país asiático se centró en este parámetro para tratar de reorientar sus esfuerzos, pasando de la acción, es decir, el número de inspecciones realizadas, a los resultados, es decir, el número de medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento de la normativa laboral. Esta nueva focalización en los resultados reviste una importancia especial en un sector (y una jurisdicción de inspección) que ha sido evaluado en función de la cantidad en lugar de la calidad (impacto) de las inspecciones, y que está habituado a emitir advertencias informales y a verse confrontado a una falta de interés o apoyo cuando se trata de encontrar soluciones sistémicas.

Fuente: ILO: *Good practices in Brazilian labour inspection: The Maritime Sector* (Brasília, 2010).⁴¹

41 Véase http://www.oit.org.br/sites/default/files/topic/labour_inspection/pub/maritime_282.pdf.



Ejercicio 3.4

TÍTULO	Building reliable databases on inspections
OBJETIVOS	Elaborar las líneas generales de un sistema de información y pesquisas que dirija la atención de los inspectores y administradores a los resultados, es decir, a soluciones eficaces y mejoras sistémicas del cumplimiento de las normativas.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, determinar los parámetros que se utilizarán en un informe mensual de pesquisas sobre la administración (ocho resultados clave utilizando la herramienta para presentar informes de inspección existente):</p> <ul style="list-style-type: none"> • cuatro parámetros principales correspondientes a los resultados de la inspección y la aplicación de la normativa; • información clave a nivel de políticas basada en conclusiones y acciones, y • puntos/información esenciales de otros organismos y fuentes ajenas al lugar de trabajo (sindicatos, aplicaciones...); debe mantenerse una discusión sobre cómo deberían ser incorporados a la presentación de informes acerca de la inspección del trabajo.
TIEMPO	30 minutos para la redacción; 5-8 minutos por grupo para presentar sus conclusiones.

3.9 Consultas con propietarios de buques pesqueros y representantes de los trabajadores, y establecimiento de orientaciones técnicas

Las autoridades competentes responsables de la inspección deberían celebrar consultas periódicas con los propietarios de los buques pesqueros y las organizaciones representativas de los pescadores⁴², cuando las haya, y proporcionar información con regularidad al sector pesquero y mantener una comunicación periódica con el mismo, lo cual contribuirá por otra parte a promover y reforzar el diálogo social en el sector (*Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, sección 2.4.11)⁴³. El tripartismo —es decir, el diálogo entre gobiernos, trabajadores y empleadores— es fundamental para la OIT y para muchos gobiernos.

El Convenio núm. 188 lleva esta práctica aun más lejos, al establecer que los gobiernos deben mantener consultas con los interlocutores sociales con respecto a la aplicación del instrumento en el país (el requisito de celebrar consultas figura 30 veces en el texto). Asimismo, en el Convenio se establece que «[e]n las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, el Miembro deberá comunicar las razones de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, así como los comentarios formulados en el marco de las consultas». No es típico de los convenios de la OIT que en las memorias se indiquen las respuestas de las organizaciones de empleadores y de trabajadores a la aplicación propuesta de las normas. En este caso, está implícita la noción de que el consenso es bienvenido, *pero no es un requisito* a la hora de redactar y aplicar las normas legales mínimas para el trabajo pesquero.

Las consultas tripartitas también deberían tener lugar fuera de las reuniones rituales o los debates sobre políticas a nivel nacional. Los Estados y sus industrias han venido siguiendo diferentes procesos de negociación y consulta a lo largo de los años. En Sudáfrica, la negociación sectorial entre las organizaciones

42 Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 1, c), «el término 'consulta' designa toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan».

43 La OIT entiende por «diálogo social» todo tipo de negociación, consulta o simple intercambio de información entre representantes gubernamentales, empleadores y trabajadores acerca de cuestiones de interés común en materia de política económica y social. Puede existir como proceso tripartito, con el gobierno como parte oficial del diálogo, o puede consistir en relaciones bipartitas establecidas únicamente entre los trabajadores y la dirección (o los sindicatos y las organizaciones de empleadores), con o sin la participación indirecta del gobierno. Los procesos de diálogo social pueden ser informales o estar institucionalizados y, a menudo, se trata de una combinación de ambos. El diálogo puede tener lugar a escala nacional, regional o empresarial. Puede ser interprofesional, sectorial o una combinación de ellos. El principal objetivo del diálogo social es promover la creación de consenso y la participación democrática de las principales partes interesadas en el mundo del trabajo. Las estructuras y los procesos de diálogo social eficaces tienen la capacidad de resolver cuestiones económicas y sociales importantes, fomentar una buena gobernanza, hacer progresar la paz y la estabilidad sociales y laborales y estimular el progreso económico. Fuente: Ginebra, OIT, Departamento de Relaciones Laborales y de Empleo, 2011 (<http://www.ilo.org/public/english/dialogue/ifpdial/areas/social.htm>).

de pescadores y los propietarios de buques es ahora un procedimiento habitual. En Tailandia, no existe un acuerdo de negociación bilateral de esta índole, y generalmente en las discusiones tripartitas se hace un análisis caso por caso a nivel nacional y en algunas provincias costeras.

Las autoridades tienen también la responsabilidad de concebir, comunicar y actualizar periódicamente orientaciones legales y técnicas para la industria pesquera comercial con el fin de ayudar en particular a los propietarios, los capitanes o patrones y los pescadores y sus representantes de los buques pesqueros a asegurar que se cumplen los requisitos legales (*Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, sección 2.4.10).

En el marco de los sistemas de inspección y aplicación de la normativa, la función de participación y educación reviste particular importancia, pues ello permite comprender mejor las normas y que estas sean respetadas en mayor medida. Sin embargo, los organismos que se hallan ocupados con otros múltiples asuntos prioritarios tienden a invertir menos de lo necesario en dicha función, y cuentan, en cambio, con los empleadores y las autoridades de primera línea para llegar a un acuerdo. La participación y la educación de los propietarios y los trabajadores de los buques pesqueros revisten una importancia todavía mayor en la pesca, ya que, por primera vez, esta industria está siendo objeto de un escrutinio sistemático para examinar las prácticas laborales. En estos casos, es aconsejable que la inspección haga participar a los propietarios y los trabajadores de los buques pesqueros y a sus organizaciones en el desarrollo y la puesta en marcha de nuevas políticas (véase la discusión sobre las consultas tripartitas que figura más abajo).

No es extraño que los propietarios de embarcaciones que operan bajo sistemas recién instaurados se resistan a aplicar algunas medidas y/o busquen soluciones que aparenten su aplicación, mientras mantienen las viejas prácticas. Si las autoridades no abordan esta situación de manera efectiva, puede convertirse en la «nueva normalidad» (el «acomodo» al que se ha hecho referencia), lo cual socavaría los esfuerzos para mejorar las condiciones de vida y de trabajo.

Al interactuar con los propietarios de los buques pesqueros, las autoridades deberían tratar de evitar esta dinámica, dejando claro cuáles son las normas y cómo se espera que ellos las cumplan. Con tal propósito, se puede proporcionar asesoramiento técnico y herramientas que se desarrollen a través de consultas con los propietarios y trabajadores de los buques pesqueros, ya que ambas partes brindan consejos prácticos sobre el cumplimiento de las normas. Las autoridades también pueden señalar y establecer expectativas para los propietarios de embarcaciones pesqueras demostrando su compromiso de mirar más allá de los documentos y solicitar el testimonio de los trabajadores (así como de los propietarios, capitanes o patrones y supervisores de embarcaciones pesqueras) sobre las prácticas reales en la contratación, las condiciones de trabajo, los registros de pago y de nómina, y el respeto de los derechos laborales, entre otras cuestiones.

Las autoridades que actúan en el marco de sistemas relativamente frágiles deberían ser selectivas en cuanto a sus prioridades, como se señaló antes en referencia a las medidas de disuasión. Es poco probable que los empleadores y, lo que es más importante, los funcionarios de primera línea tomen en serio un intento de poner en marcha un sistema integral de inspección y aplicación de la normativa de una sola vez (enfoque de «conmoción y pavor»), cuando antes no existía nada. Es posible que así suceda incluso en situaciones de crisis. Las respuestas de emergencia aportadas por el Gobierno Real de Tailandia a la crisis de la «esclavitud en la explotación de productos del mar» que comenzó en 2014 generaron resultados mixtos; tuvieron más éxito cuando las reglas eran simples y claras, la verificación, sencilla, la aplicación, coherente, las sanciones, progresivas e importantes, y los funcionarios tenían (relativamente) poco margen de maniobra. La introducción o el endurecimiento de los sistemas de concesión de licencias a los buques pesqueros es un buen ejemplo de dicha respuesta. Las medidas para el cumplimiento de la normativa relativa a las horas de descanso/de trabajo a bordo de los buques se sitúan entre los problemas más complicados de resolver.

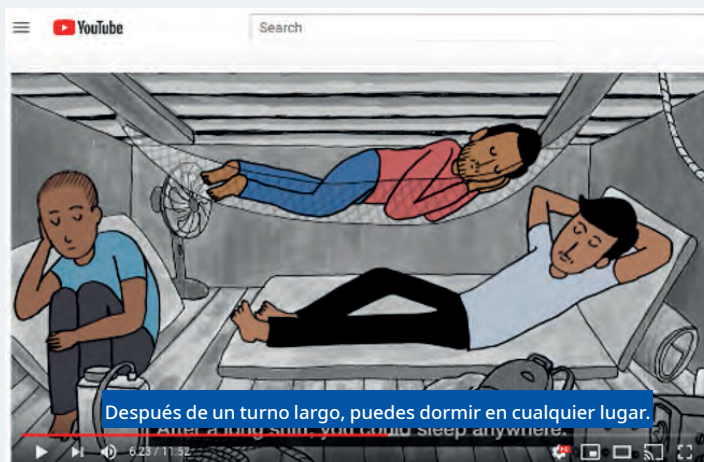
El objetivo es crear una cultura de cumplimiento de la normativa laboral en el sector, y ello no solo se logra mediante el establecimiento de un marco jurídico, sino también mediante su aplicación empleando acciones de inspección y orientadas al cumplimiento de la normativa eficaces y coherentes.

Para desarrollar y mantener tal cultura, en los sistemas de inspección y aplicación de la normativa se requieren:

- una planificación estratégica por parte de los directivos;
- instrucciones claras (tanto técnicas como políticas) para las autoridades de primera línea y sus administradores;
- una interacción con los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, supervisores y trabajadores, e iniciativas de educación dirigidas a todos ellos, y
- la aplicación coherente de las normas y las sanciones.

► Recuadro 3.6. Iniciativas de educación dirigidas los pescadores migrantes

Las iniciativas de educación dirigidas a los trabajadores, y no solo a los propietarios de buques pesqueros, pueden dar lugar a avances notables en el cumplimiento de las normativas. En el marco del proyecto «Ship to Shore Rights» de la OIT (junto con el proyecto X de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM)) se elaboraron orientaciones para los pescadores migrantes antes de su partida de Myanmar a Tailandia. Este curso de un día es impartido por un equipo formado por funcionarios de una organización sindical (la ITF), la OIT y el Ministerio de Trabajo de Myanmar, y se centra en la contratación segura, la legislación laboral de Tailandia, la seguridad y la salud de los pescadores y la obtención de ayuda. Los materiales son sencillos y van acompañados por vídeos con el fin de facilitar el aprendizaje y la interacción.



Fuente: Sitio web del proyecto «Ship to Shore Rights» de la OIT, 2018.



Ejercicio 3.5

TÍTULO	Providing legal and technical guidance for the fishing sector on labour issues, conditions and standards.
OBJETIVOS	Proporcionar regularmente directrices jurídicas y técnicas de calidad al sector pesquero.
TAREAS	<p>Organizar juegos de rol en que un grupo de participantes, actuando como propietarios de un buque pesquero, traten de sorprender a funcionarios (el otro grupo) con preguntas sobre la aplicación de las principales regulaciones del trabajo en la pesca.</p> <p>Hacer este ejercicio cuatro o cinco veces ayudará a los funcionarios a identificar y reconocer las cuestiones que son más espinosas de cara al cumplimiento de la normativa por los propietarios de embarcaciones pesqueras y a mejorar sus respuestas y consejos.</p> <p>Una vez finalizados los juegos de rol, los grupos deben describir someramente los materiales y/o establecer las líneas generales de un plan de estudios de medio día dirigido a los propietarios de embarcaciones, y de otro plan para los trabajadores con miras a mejorar la cultura del cumplimiento.</p>
TIEMPO	30 minutos por juego de rol y descripción de los materiales; 10 minutos para reproducir los mejores intercambios en la reunión con todos los participantes y comparar las ideas.
RECURSOS	<i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, sección 2.4.10.</i>

3.10 Interlocutores sociales

Los funcionarios deberían mantener conversaciones con las partes interesadas, como se señaló antes al abordar las medidas de disuasión. Pueden proporcionar información esencial sobre prácticas de contratación, indicadores de trabajo forzoso y cuestiones más corrientes relacionadas con la pesca que los propietarios de buques pesqueros y los funcionarios tal vez pasen por alto al llevar a cabo sus actividades. Estas organizaciones pueden hacer participar a los trabajadores de un modo que los funcionarios no lograrían, y también pueden operar en lugares a los que los funcionarios no pueden acceder.

Las autoridades competentes y sus inspectores pueden estar menos familiarizados con algunos de estos interlocutores, como los grupos que trabajan en el ámbito de los derechos de las minorías y los derechos humanos, los derechos de la mujer y los derechos del niño, y los activistas sociales.

Los funcionarios no deberían dar por sentado que la falta de proyección de estas organizaciones es sinónimo de ausencia de problemas urgentes relacionados con la pesca entre sus miembros. Una invitación de las autoridades para reunirse —en particular si el encuentro tiene lugar en la organización, en lugar de en las oficinas gubernamentales— puede indicar un interés genuino en forjar relaciones. El hecho de que las autoridades reconozcan la existencia de problemas con respecto al cumplimiento de la normativa en la industria tal vez indique a estas organizaciones su voluntad de entablar una discusión franca. Es posible que sea necesario organizar reuniones periódicas para generar confianza mutua y abrir vías de comunicación. El mapa de la industria debería incluir una lista de organizaciones con las que los funcionarios pueden colaborar para recopilar información sobre las condiciones de trabajo y las prácticas laborales. Estas organizaciones también pueden participar en inspecciones conjuntas con funcionarios (y con propietarios de barcos pesqueros).



Ejercicio 3.6

TÍTULO	Building new relationships to support inspection and enforcement
OBJETIVOS	Fortalecer y ampliar la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros detectando las oportunidades para que los servicios de inspección forjen y mantengan relaciones con las organizaciones de trabajadores y sus defensores, y con las organizaciones de propietarios de embarcaciones.
TAREAS	<p>En sesión plenaria o en grupos, enumere las organizaciones que ya participan en las tareas de inspección y aplicación de las normas de forma eficaz, o que desean respaldar este proceso. Se proponen las categorías siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sindicatos de pescadores o de la pesca (sindicatos nacionales y mundiales); • organizaciones de pescadores (organizaciones de productores de pescadores); • cooperativas de pesca y/u organizaciones de comercialización; • organizaciones de propietarios de buques pesqueros (incluidos los grupos de la industria de productos del mar); • minoristas o compradores de productos del mar (nacionales e internacionales); • funcionarios encargados de la ampliación de la pesca; • grupos de consumidores; • organizaciones de la sociedad civil; • grupos de investigación (inclusive académicos); • grupos religiosos, y • otros organismos de las Naciones Unidas (incluidas la OMI, la FAO y la Organización Internacional para las Migraciones (OIM)). <p>¿Cómo podrían las autoridades responsables de la inspección utilizar mejor las tecnologías de la información para ayudar a crear nuevas alianzas y asociaciones?</p> <p>Discusión en grupo sobre la posibilidad de constituir nuevas alianzas y asociaciones y sobre sus beneficios.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	Mapa de la industria.

3.11 Inspección de control por el Estado del puerto

Los Gobiernos que han asignado a una autoridad competente la responsabilidad de las inspecciones por el Estado del puerto realizan (o prevén realizar) inspecciones laborales de buques pesqueros que enarbolan un pabellón extranjero.

Como se señaló antes, «Estado del puerto» es la expresión utilizada para describir la autoridad que la legislación internacional confiere a un país para ejercer el control del cumplimiento de las normativas aplicables a los barcos extranjeros o buques pesqueros que entran en sus puertos. El control por el Estado del puerto es el derecho que permite a un Estado del puerto inspeccionar los buques extranjeros o nacionales que entran en sus puertos con el fin de comprobar que cumplen los requisitos internacionales en materia de seguridad y contaminación, entre otras materias.

En virtud del artículo 43 del Convenio núm. 188, un Estado puede ejercer el «control por el Estado del puerto» con respecto a buques pesqueros extranjeros que hacen escala en sus puertos, en la situación siguiente:

- Si un Miembro, 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 presente Convenio, podrá preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud.

En esta sesión de la formación, los administradores deben revisar o desarrollar un protocolo de inspección (sin olvidar la forma en que se iniciarán las inspecciones, su alcance, la coordinación interinstitucional y el apoyo a la traducción) y las herramientas para la presentación de informes en las inspecciones por el Estado del puerto. Al desarrollar o revisar su plan de inspección por el Estado del puerto, la autoridad debería asegurarse de definir claramente su protocolo para mantener comunicaciones con otros organismos (inclusive el Ministerio de Relaciones Exteriores).

Otra pregunta clave para las autoridades competentes es qué tipos de infracciones, observadas o bien descritas en una queja, darán lugar a una inspección y qué condiciones a bordo constituyen lo que la autoridad considera «un peligro evidente para la seguridad o la salud». La pesca es una ocupación intrínsecamente peligrosa, y los peligros para la seguridad pueden entenderse en términos generales, abarcando el estado general de la embarcación, sus artes, la limpieza y los sistemas, así como los espacios de alojamiento. La cantidad y calidad de los alimentos y el agua potable, así como el número de horas de descanso y de días en el mar, también tienen incidencia en la seguridad y la salud y pueden ser el punto de partida de una inspección y una acción por parte de las autoridades del Estado del puerto.

En la formación siguiente sobre la inspección en el terreno se vuelve a examinar el proceso de inspección por el Estado del puerto y se aportan ejemplos de las herramientas empleadas en Sudáfrica para inspeccionar las prácticas laborales en los buques que enarbolan pabellón extranjero. Las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007* (núm. 188), incluyen orientaciones para la planificación de las inspecciones por los servicios de inspección (pueden consultarse en el sitio web de la OIT).



Ejercicio.

Los participantes leen los comunicados del gobierno y los medios de comunicación (véase el recuadro 3.2) sobre la detención de un buque pesquero de propiedad extranjera por las autoridades sudafricanas del Estado del puerto. En grupos reducidos, deben desarrollar (o revisar) una versión somera de la herramienta que emplea su Estado del pabellón para presentar informes, con miras a su utilización en las intervenciones del Estado del puerto.

3.12 Planificación de la formación de inspectores en el terreno

Por último, los administradores y los formadores deberían concebir e impartir formación a los inspectores en el terreno (y también a los administradores en el terreno) que son responsables de inspeccionar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros y de llevar a cabo acciones para asegurar el cumplimiento de las normativas. Esta formación debería basarse en los materiales antes descritos, en particular en el mapa de la industria, y en las sesiones propuestas en el programa de inspectores en el terreno que figuran en este conjunto de materiales didácticos.

En la sección 2.4.2.2 de las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, se dan detalles sobre esta formación:

- a) Los inspectores deberían recibir formación sobre el Convenio núm. 188 y sobre la legislación nacional u otras medidas de aplicación del Convenio. Según corresponda, deberían recibir formación sobre otras normas y procedimientos pertinentes en materia de inspección del trabajo (por ejemplo, sobre el modo de inspeccionar los comprobantes de los pagos y de proceder ante violaciones de principios y derechos fundamentales en el trabajo).
- b) Los inspectores deberían recibir formación sobre prácticas y técnicas propias del sector pesquero, los peligros y riesgos conexos, así como sobre los sistemas de remuneración, y según proceda, sobre seguridad de los buques pesqueros y otros requisitos, ya que un buen conocimiento de dichas cuestiones les permitirá realizar efectivamente inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

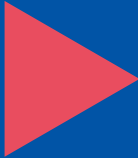
- ▶ c) Los inspectores deberían recibir formación sobre la necesidad de saber apreciar las faenas de los buques pesqueros y las presiones que generan, y de reconocer, en particular, que el buque es un hogar y que en general permanece poco tiempo en los puertos.
- ▶ d) En la formación destinada a los organismos pesqueros y marítimos y a los inspectores del trabajo se deberían impartir conocimientos sobre los mandatos respectivos de ambas partes, e inclusive cuándo pedir ayuda a la otra parte.
- ▶ e) La formación de los inspectores puede llevarse a cabo a nivel nacional, mientras que la formación de los instructores de los inspectores puede realizarse a nivel regional o internacional.
- ▶ f) Puede ser necesario impartir formación a los inspectores sobre cómo evitar prácticas de soborno o corrupción.
- ▶ g) En la formación se debería enseñar cómo verificar los documentos por medio de entrevistas con las partes interesadas. Esto debería incluir un aprendizaje de diferentes formas eficaces de abordar las entrevistas con los pescadores, de manera confidencial, dado que puede que estos no den informaciones fácilmente por miedo, desconfianza o dificultades para comunicarse. Los procedimientos tradicionales de inspección de los documentos para determinar el cumplimiento pueden no ser suficientes para asegurarse de la autenticidad de los documentos.
- ▶ h) En la formación se deberían enseñar procedimientos de seguridad para subir a bordo de los buques pesqueros (incluso en el mar) y para desplazarse dentro de ellos, y cómo utilizar adecuadamente los equipos de protección apropiados (por ejemplo, cascos de seguridad, dispositivos de flotación individual).
- ▶ i) En la formación se debería enseñar cómo reconocer los diferentes tipos de acuerdos de trabajo de los pescadores, incluidos los acuerdos de empleo, los acuerdos de servicios y los acuerdos de colaboración.

La formación en materia de inspección y aplicación de la normativa de la pesca puede combinarse con una formación más general sobre la inspección del trabajo, o bien puede constituirse de forma independiente. La formación también se puede adaptar para su utilización junto con cualquier organismo que tenga responsabilidades en el ámbito de la pesca y con equipos interinstitucionales.



Ejercicio 3.7

TÍTULO	Desarrollo de programas de formación para inspectores
OBJETIVOS	Ayudar a la autoridad o autoridades competentes a elaborar programas básicos, de actualización y especializados dirigidos a inspectores que: i) examinan las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques pesqueros, y ii) realizan inspecciones para detectar situaciones de trabajo forzoso y trata (y otros problemas relacionados con los convenios fundamentales del trabajo de la OIT) en la pesca.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, abordar cuestiones de los programas de formación, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • las principales necesidades de formación de los inspectores (formación básica, de actualización y especializada); • cómo lograr que se consulte plenamente a los inspectores a la hora de desarrollar, establecer y evaluar los programas de formación, y • cuando intervenga más de una autoridad competente, determinar cómo coordinar e integrar los programas de formación entre las autoridades competentes. <p>Designa a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i> , de la OIT, sección 2.4.2.2.



4

Programa de formación de inspectores en el terreno

Los materiales de formación para las inspecciones que se presentan en esta sección se basan principalmente en los requisitos del Convenio núm. 188 de la OIT y han sido diseñados con miras a ayudar a los Estados a seguir las orientaciones técnicas para llevar a cabo inspecciones laborales en el sector pesquero. Dichas orientaciones se exponen en los documentos *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* y *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, de la OIT.

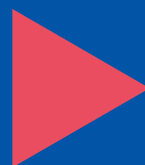
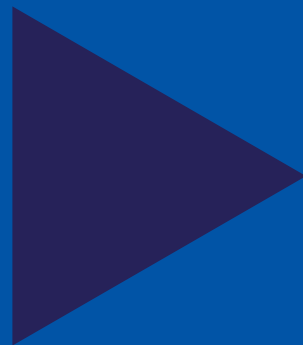




foto © Mi Zhou



Los materiales de formación para las inspecciones que se presentan en esta sección se basan principalmente en los requisitos del Convenio núm. 188 de la OIT y han sido diseñados con miras a ayudar a los Estados a seguir las orientaciones técnicas para llevar a cabo inspecciones laborales en el sector pesquero. Dichas orientaciones se exponen en los documentos *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* y *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, de la OIT:

- ▶ consideraciones generales sobre las inspecciones en el sector de la pesca;
- ▶ inspección y medidas de cumplimiento de la normativa en el sector de la pesca en relación con los trabajadores vulnerables;
- ▶ responsabilidades jurídicas de los propietarios, capitanes o patrones y pescadores de los buques pesqueros;
- ▶ principales documentos, incluida la lista de la tripulación;
- ▶ acuerdos de trabajo de los pescadores;
- ▶ relaciones de empleo o de trabajo que se establecen en el sector;
- ▶ edad mínima;
- ▶ exámenes y requisitos médicos;
- ▶ remuneración en la pesca;
- ▶ dotación;
- ▶ horas de descanso;
- ▶ seguridad y salud en el trabajo, prevención de accidentes y comités de seguridad;
- ▶ atención médica a bordo del buque y en el puerto;
- ▶ alimentos y agua potable;
- ▶ alojamiento, y
- ▶ contratación y colocación de pescadores, y recurso a agencias o intermediarios privados.

4.1 Cómo utilizar estos materiales de formación

Estos materiales son forzosamente genéricos, pues la legislación nacional sobre el trabajo en la pesca y las prácticas de inspección son muy diferentes en todo el mundo. Por consiguiente, los administradores y los formadores deben apoyarse en las secciones 2 y 3 anteriores (sobre planificación/administradores) para componer sesiones de formación en torno a las normas nacionales existentes con respecto al trabajo en la pesca, extrayendo elementos de los materiales ya expuestos y los que se presentan más adelante, con el fin de definir programas de formación acordes con el mandato y los objetivos estratégicos de sus servicios de inspección.

Por este motivo, las sesiones de formación que se describen a continuación no están concebidas como un conjunto de materiales listos para su uso. En el caso de los gobiernos que han ratificado el Convenio núm. 188 y han incorporado a su legislación nacional las normas establecidas en dicho instrumento, los materiales técnicos que siguen se aproximarán a lo que necesitan; sin embargo, para los gobiernos que están creando sistemas de inspección del trabajo en la pesca (o que han utilizado ampliamente las «disposiciones de flexibilidad» a la hora de aplicar el Convenio núm. 188), será preciso llevar a cabo una adaptación pormenorizada. La elaboración de un programa de formación que se base en gran medida en los materiales que siguen, sin tener en cuenta el inventario y la planificación a que se ha hecho referencia antes, puede generar debates prolongados y confusión entre los inspectores acerca del alcance y la aplicación de la legislación nacional sobre el trabajo en la pesca. (Aun cuando estos debates revisten una importancia fundamental, es más conveniente que tengan lugar entre los administradores y los formadores durante las sesiones de planificación).

En concreto, la formación técnica que se describe a continuación debería ir acompañada por una presentación de los resultados del ejercicio de inventario gubernamental por lo que se refiere a la visión del marco legal nacional existente para el trabajo en la pesca y al panorama general de esta industria. También se recomienda presentar una introducción del plan estratégico adoptado por los servicios de inspección para conseguir el cumplimiento de la normativa, ya que es casi seguro que los inspectores influirán en las opciones estratégicas a este respecto (por ejemplo, en cuanto a las metas de la inspección y las decisiones relativas a las medidas de cumplimiento).

Los formadores y los administradores deberían diseñar otras sesiones basándose en los materiales de planificación/administración anteriores (incluidos los ejercicios), en torno a los siguientes temas esenciales sobre la inspección y el cumplimiento de las normas:

- ▶ autoridades competentes encargadas de la inspección en la pesca;
- ▶ categorías de inspección del trabajo en la pesca;
- ▶ planificación y herramientas de inspección;
- ▶ coordinación entre organismos;
- ▶ datos y presentación de informes;
- ▶ prestación de asesoramiento técnico;
- ▶ interlocutores sociales, y
- ▶ facultades de inspección del Estado del puerto.

Además de estos temas, los formadores y administradores deberían tener en cuenta las secciones técnicas que se presentan más adelante. En la mayoría de estas secciones se describen una cuestión laboral o una función de inspección en el contexto de la pesca comercial, la forma en que dicha cuestión o función son abordadas en el Convenio, la información necesaria y/o disponible para los inspectores y los ejercicios pertinentes sobre la aplicación del principio de que se trate y su desarrollo en la práctica.

Por último, cabe decir que la pesca constituye una industria y una ocupación anómalas. Por este motivo, además de la formación en el aula, todo programa de formación de varios días dirigido a inspectores que sean nuevos en este sector debería incluir una visita a un puerto pesquero y simulacros de inspecciones laborales.

► Gráfico 4.1. SAMSA uses a legal knowledge evaluation in training inspectors

NÚM.	FORMACIÓN			CRITERIOS DE EVALUACIÓN	COMPETENCIA PROBADA	
	Competence: Basic knowledge of the merchant shipping act and other acts				FECHA	INICIO
4.1	LEGISLACIÓN – CONOCIMIENTOS GENERALES	FECHA	INICIO	ASESORAMIENTO SOBRE ÁMBITOS DE MEJORA	FECHA	INICIO
.1	Mostrar conocimientos básicos de todas las leyes y reglamentos, y mostrar la capacidad de búsqueda de/ acceso a estos.					
.2	Mostrar conocimientos básicos de los procesos de redacción e introducción de enmiendas en el ámbito legislativo y de cómo se incorporan las convenciones internacionales a la legislación nacional.					
.3	Mostrar conocimientos básicos sobre la finalidad de las notificaciones y las circulares marinas, y sobre el modo de buscar estos documentos.					
.4	Mostrar conocimientos básicos sobre la forma de saber qué convenios ha consultado Sudáfrica en el sitio web de la OMI.					
.5	Amplios conocimientos sobre certificados, formularios prescritos y otros documentos, emitidos en relación con las leyes y los reglamentos.					
.6	Entender cómo formular resoluciones y hacer interpretaciones con respecto a todas las leyes y reglamentos.					
.7	Ser capaz de brindar orientaciones sobre la aplicación de las leyes y reglamentos de Sudáfrica, incluidos los instrumentos internacionales pertinentes.					
.8	Ser capaz de comunicarse oralmente sobre cuestiones jurídicas con eficacia, de forma clara y sin ambigüedades, tanto a nivel interno como externo.					
.9	Mostrar conocimientos básicos sobre la importancia de recopilar pruebas adecuadas y comprender el procedimiento cautelar para preservar la cadena de pruebas.					
.10	Ser capaz de interpretar las regulaciones sobre la determinación de tasas y gravámenes con el fin de facturar correctamente.					
.11	Estar familiarizado con organizaciones reorganizadas y con el acuerdo entre la SAMSA y la oficina regional en lo relativo a las encuestas.					

Fuente: SAMSA Fishing Surveyor Training Program, 2019.

4.2 Consideraciones generales para las inspecciones

En la sección 3.1 de las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros* se tratan aspectos relativos a las inspecciones.

La autoridad o autoridades competentes deberían impartir capacitación sobre la formación en materia de seguridad en el mar a los inspectores que tienen que subir a bordo de los buques pesqueros. Esta formación debería ser dispensada por un órgano profesional que cuente con personal debidamente capacitado, experimentado y competente.

Antes de subir a bordo de un buque, el inspector debería tener en cuenta las consideraciones generales siguientes y hacer algunos preparativos para la visita.

En primer lugar, si la agencia de pesca/agencia marítima, los servicios de inspección del trabajo u otra autoridad competente establecen pautas para la actividad de los inspectores, estos deberían consultarlas de antemano y seguir los procedimientos establecidos en ellas.

Las referencias a consideraciones generales o preparativos que figuran en el Convenio núm. 188 comprenden los aspectos siguientes:

- Los inspectores pueden consultar informes de inspección anteriores.
- Los inspectores deberían tomar en consideración la posibilidad de adoptar medidas para asegurar la confidencialidad.
- Los inspectores pueden entrevistar a los pescadores, lo que debería tener lugar de forma privada salvo cuando la legislación nacional exija la presencia de testigos y, en cualquier caso, sin la presencia del empleador, el capitán o patrón, los administradores o los supervisores. Véase el artículo 12, 1), c), i), del Convenio núm. 81.
- A veces, los buques permanecen en puerto durante un tiempo limitado, por lo que el tiempo disponible para efectuar inspecciones que incluyan entrevistas puede ser restringido.
- El buque es el hogar de los pescadores, y los inspectores deberían tomar esto en consideración al prepararse para inspeccionar las zonas de vida y de descanso a bordo.
- Los inspectores pueden brindar orientaciones en el marco de la aplicación de medidas. Como se explica en la publicación de la OIT *Inspección del trabajo: lo que es y lo que hace. Guía para los trabajadores*:

Velar por el cumplimiento de la ley tiene una naturaleza dual, que incluye tanto el asesoramiento como la función de inspección. Los servicios de la inspección del trabajo proporcionan la información y el asesoramiento necesarios a empleadores, trabajadores y otros agentes, a través de visitas a los centros de trabajo —función que es vital para el funcionamiento efectivo de la organización— y por conducto de los medios de comunicación, de seminarios, de centros de llamada y de folletos o campañas. Cuando resulta necesario, y generalmente como último recurso, los inspectores pueden hacer uso de su competencia para tomar medidas cautelares y llevar a cabo una acción coercitiva formal para conseguir el cumplimiento de la ley.

- A bordo de los buques, los inspectores deberían poder examinar diversos documentos, como los llamados documentos válidos, las listas de la tripulación, los acuerdos de trabajo de los pescadores, los certificados médicos, los cuadernos de bitácora y las evaluaciones y valoraciones de riesgos. Cuando no se les faciliten estos documentos, pueden solicitarlos a los propietarios o agentes marítimos (en el caso de los buques que enarbolan pabellón extranjero).

4.3 Responsabilidades jurídicas de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores

Para los inspectores es esencial que las obligaciones legales de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y el personal encargado de la administración/supervisión sean claras. Tales obligaciones dependerán de cada Estado del pabellón. Véanse el artículo 8 del Convenio núm. 188 de la OIT y las demás referencias a artículos de dicho instrumento en este texto, así como la sección 3.2.2 de las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT.

4.3.1 Propietarios de buques pesqueros

«[L]a expresión **propietario de buque pesquero** designa al propietario de un buque de pesca 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, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero» (artículo 1, d), del Convenio núm. 188).

El inspector debería verificar que el propietario del buque pesquero conoce y cumple las obligaciones legales siguientes:

- El capitán o patrón designado es competente (artículo 13, a)).
- El propietario del buque ha proporcionado al capitán o patrón los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Convenio 188 (artículo 8, 1)).
- Cada pescador a bordo del buque tiene un acuerdo de trabajo escrito en vigor, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de este (artículo 20). (En el caso de que la persona haya sido contratada mediante un acuerdo de colaboración, deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente, que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio núm. 188).
- El buque cuenta con una dotación suficiente y segura para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad (artículos 13 y 14).
- En lo que respecta a la seguridad y salud en el trabajo a bordo del buque pesquero, el propietario debería:
 - haber efectuado una valoración cuantitativa de los riesgos —en particular, una evaluación de los riesgos— relativos a las condiciones de vida y de trabajo a bordo, y de las medidas de reparación aplicadas (artículo 33);
 - haber establecido procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales (artículo 32, 2), a));
 - haber proporcionado a los capitanes o patrones y a los pescadores orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros (artículo 32, 2), b));
 - haber proporcionado a los pescadores las ropas y equipos individuales de protección adecuados para realizar sus tareas a bordo sin costo para el pescador (artículo 32, 3), a));
 - haber dispensado a todos los pescadores que se encuentren a bordo la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad o las autoridades competentes (artículo 32, 3), b)), y

- ▶ haberse asegurado de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes (artículo 32, 3), c)).
- ▶ Se han suministrado a bordo, sin costo para el pescador, alimentos de valor nutritivo, de calidad y en cantidad suficientes, y agua potable de calidad y en cantidad suficientes (artículo 27, c))⁴⁴.
- ▶ Se han aplicado las normas mínimas en materia de alojamiento de conformidad con el artículo 26, en lo que atañe a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Estado controlador en general, y con el anexo III, en lo que atañe a los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de este anexo («Alojamiento a bordo de buques pesqueros»).
- ▶ Los gastos del pescador por concepto de atención médica se han pagado, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta su repatriación (salvo cuando, una vez concluido el procedimiento estipulado por la ley, se determine que el pescador ha infringido gravemente las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo (artículo 39, 1));
- ▶ En los casos en que una agencia de empleo privada, actuando como empleador directo de los pescadores, pone a estos a disposición del propietario del buque, el propietario comprende que será responsable del incumplimiento por la agencia de las obligaciones que tiene para con los pescadores (por ejemplo, el impago de las remuneraciones, el abandono y la denegación de asistencia médica a bordo o en tierra en un puerto extranjero) (artículo 22, 5)).
- ▶ El propietario del buque pesquero, cuando procede, ha sufragado los gastos de la repatriación (artículo 21, 2)) (salvo cuando, una vez concluido el procedimiento estipulado por la ley, se determine que el pescador ha infringido gravemente las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo, con arreglo a la legislación, las regulaciones y otras medidas nacionales)⁴⁵.
- ▶ El propietario de un buque pesquero de eslora igual o superior a 24 m, que permanece más de tres días en el mar o bien navega a una distancia superior a 200 millas náuticas de la costa, se ha asegurado de que a bordo del buque se lleva un documento válido, expedido por la autoridad competente del Estado del pabellón, en el que se indica que cumple las disposiciones del Convenio núm. 188 relativas a las condiciones de vida y de trabajo a bordo (artículo 41, a) y b)).

Fuentes de información para los inspectores con respecto a la verificación de que tanto los propietarios como los capitanes o patrones de los buques han cumplido sus responsabilidades jurídicas, tales como:

- ▶ cuadernos de bitácora;
- ▶ lista de la tripulación;
- ▶ registros de las comunicaciones mantenidas entre el capitán o patrón y el propietario del buque pesquero;
- ▶ registros del comité de seguridad y salud;
- ▶ informes sobre accidentes e investigaciones;
- ▶ licencia de pesca para la zona de operación de que se trate;
- ▶ registros de las capturas que confirmen el tiempo probablemente trabajado por los pescadores, e
- ▶ informes de inspección anteriores.

⁴⁴ Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador (artículo 27, c)).

⁴⁵ OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit., sección 3.2.11, pág. 78.

El inspector debería entrevistar al propietario del buque (o a su representante) a fin de verificar que ha cumplido las responsabilidades enumeradas. Además, debería verificar que el propietario del buque no ha impedido 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» (artículo 8, 3).

4.3.2 Capitanes o patrones

«[E]l término **capitán o patrón** designa al pescador al mando de un buque pesquero» (artículo 1, l)). El capitán o patrón es la persona que se ocupa en general, día tras día, del buque pesquero y de su tripulación.

El inspector debería verificar que el capitán o patrón ha cumplido las responsabilidades jurídicas siguientes:

- persona responsable de velar por la seguridad de los pescadores embarcados y la seguridad operacional del buque, el capitán o patrón cumple eficazmente funciones entre las que se incluyen las siguientes (artículo 8, 2), a)-d)):
 - ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
 - dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;
 - posibilitar una formación e instrucción a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y
 - asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas.
- Las inspecciones del alojamiento, los alimentos y el agua potable han sido efectuadas por el capitán o patrón o por orden de este, y se han adoptado medidas correctivas para subsanar las deficiencias que hayan surgido, con arreglo a las normas del Convenio núm. 188 (anexo III, párrafo 83).⁴⁶

Por otra parte, el inspector debería cerciorarse de que el propietario del buque pesquero no ha impedido al capitán o patrón tomar las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para garantizar la seguridad del buque, así como su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o la seguridad de los pescadores a bordo (artículo 8, 3)).

4.3.3 Pescadores

«[E]l término **pescador** designa a toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza 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 ('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» (artículo 1, e)).

El inspector debería verificar que los pescadores han cumplido las responsabilidades jurídicas siguientes:

- Los pescadores han cumplido las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como las medidas aplicables en materia de seguridad y salud (artículo 8, 4)).

⁴⁶ OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit., sección 3.2.17, pág. 99.

► **Recuadro 4.1. Registro de la información obtenida en entrevistas**

Los métodos utilizados para hacer un seguimiento de la información obtenida mediante entrevistas con propietarios, capitanes o patrones y pescadores varían en gran medida. El extracto que figura a continuación representa una nota recordatoria (con pautas sobre la edad mínima) para los inspectores de buques pesqueros en el Reino Unido.

Núm.	Requisitos del Convenio sobre el trabajo en la pesca (núm. 188)	Instrumento legislativo (notificación para marina mercante)	¿Se cumple?	No se aplica	¿Deficiencias?
1	Edad mínima	Art. 9, C. 188			
1.1	Todos los pescadores a bordo de un buque deben tener por lo menos 16 años de edad. (Posibilidad de presencia a partir de 15 años en el caso de prácticas/adquisición de experiencia profesional)	MSN 1882, sección 2			
1.2	Los pescadores jóvenes no deben ser empleados para realizar tareas que pongan en peligro su salud y su seguridad. Concretamente, no pueden ser empleados en tareas: a) que requieran objetivamente una capacidad física o psicológica superior a la que tienen esos pescadores; b) que conlleven un nivel de exposición nocivo a agentes tóxicos, cancerígenos, que causen daños genéticos hereditarios o daños al hijo en gestación, o que de cualquier otra forma afecten de manera crónica a la salud humana; c) que conlleven un nivel de exposición peligroso a radiaciones; d) que conlleven un riesgo de accidentes, los cuales, según cabe suponer, no pueden ser detectados ni evitados por los trabajadores jóvenes por falta de atención a los aspectos relativos a la seguridad o de experiencia o formación, o bien e) que conlleven riesgos para la salud por causa de: • frío o calor extremos; • ruido; • vibraciones; • radiación óptica, o • campos electromagnéticos.	MSN 1882, sección 4.4			
1.3	Los pescadores jóvenes (menores de 18 años) no son empleados durante la noche. Por noche se entiende un periodo: a) cuya duración no es inferior a nueve horas consecutivas, y b) que comienza antes de la medianoche y finaliza pasadas las 5.00 horas (en hora local); puede haber excepciones en los casos siguientes: 1. cuando la formación se vea comprometida; o 2. cuando el carácter específico de la tarea o formación exija trabajar por la noche y la MCA determine que hay peligro para la salud y la seguridad.	MSN 1882, sección 3			

4.4 Los documentos válidos (artículo 41)

El Convenio núm. 188 ha introducido el requisito de estar en posesión de un «documento válido». Este solo puede ser emitido por la autoridad competente o por un organismo que actúe en su nombre. Su finalidad es certificar que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio núm. 188. Concretamente, en el artículo 41 de este instrumento se establece el requisito de que determinadas categorías de buques pesqueros han de tener documentos válidos.

Según el párrafo 28 de las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*: «la expresión 'documento válido' designa todo documento expedido de conformidad con el artículo 41 del Convenio que indica que el buque ha sido inspeccionado por la autoridad competente, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo».

Un documento válido solo indica que el buque cumplía los requisitos del Convenio cuando se realizó la inspección. Puede suceder que las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque se hayan deteriorado tras la emisión de dicho documento; los inspectores pueden entonces realizar inspecciones en los casos en que se observen faltas de conformidad. Por otro lado, los inspectores deberían disponer de un sistema para verificar la autenticidad de los documentos.

Ejercicio 4.1



TÍTULO	Verifying valid documents
OBJETIVOS	Formar a los inspectores para que puedan verificar los documentos válidos con el fin de garantizar: a) su autenticidad; b) que contienen la información exigida en el Convenio núm. 188, y c) que cada buque lleva a bordo un ejemplar dichos documentos.
TAREAS	En grupos reducidos, debatir: La información básica que debería contener un documento válido (véase a continuación). ¿Qué información opcional podría incluirse en un documento válido y por qué (el formador debe presentar este tema)? Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	Convenio núm. 188, artículo 41. <i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i> , de la OIT, sección 3.2.3. El documento válido. Información según la cual, con arreglo a la legislación nacional y otras medidas, los buques deben llevar un documento válido. Gráficos y/o cuadernos de bitácoras con posiciones y fechas para mostrar que se faenó a más de 200 millas náuticas de la costa y que se navegó en el mar tres o más días.
RESULTADOS	Los inspectores han mejorado su capacidad para verificar los documentos válidos que acreditan que el buque cumple las disposiciones del Convenio núm. 188.

En el artículo 41 del Convenio núm. 188 se indica que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que tengan una eslora igual o superior a 24 metros, o que naveguen habitualmente (incluyendo las actividades de pesca) a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, deben llevar 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, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del Convenio núm. 188 relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

Información básica que debería figurar en el documento válido:

- ▶ el nombre de la autoridad competente que expide el documento válido;
- ▶ una declaración según la cual el buque ha sido inspeccionado por la autoridad competente o en su nombre, para verificar el cumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 188 relativas a las condiciones de vida y de trabajo;
- ▶ la fecha de la inspección, y
- ▶ el periodo de validez (que no deberá exceder de cinco años).

Nota: Al verificar el documento válido, el inspector debería respetar cualquier exclusión o excepción aplicada por el Estado del pabellón y las equivalencias sustanciales especificadas en dicho documento. El concepto de «equivalencia sustancial», tal como se ha interpretado en el marco del Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976 (núm. 147), en relación con el cual se utilizó por primera vez, significa que puede haber diferencias o divergencias de detalles entre la legislación nacional u otras medidas y los requisitos del Convenio, pero que los Estados deberían comprometerse a garantizar que se respeten los objetivos generales que se buscan en las disposiciones de dicho instrumento.

A fin de evitar demoras indebidas, el inspector que es funcionario encargado del control por el Estado del puerto (PSCO) debería verificar si el Estado del pabellón reconoce que una institución pública u otra organización es competente e independiente para realizar inspecciones y expedir el documento válido. El PSCO tal vez necesite obtener información pertinente, por ejemplo, de sitios web apropiados. En caso de duda en lo que respecta a la autenticidad del documento, dicho funcionario debería ponerse en contacto con un representante del Estado del pabellón⁴⁷.

En el anexo de las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*, se indica la información adicional que también podría incluirse en el documento válido. Pida a las personas que participan en la formación que propongan información complementaria opcional y después compruebe en qué medida sus propuestas coinciden con las recomendaciones opcionales en relación con el Convenio núm. 188:

- ▶ el nombre del buque pesquero;
- ▶ letras o números distintivos;
- ▶ puerto de matrícula;
- ▶ fecha de matrícula;
- ▶ eslora o eslora total del buque;
- ▶ arqueo bruto, si el arqueo bruto se utiliza;
- ▶ nombre del propietario del buque pesquero;
- ▶ dirección del propietario del buque pesquero;
- ▶ declaración en la que se indique que el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio núm. 188;
- ▶ una declaración en la que se indique si el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), de la OIT, y si ha asignado determinadas responsabilidades en virtud del Convenio núm. 188 a las agencias de empleo privadas, y
- ▶ toda exención, exclusión, equivalencia sustancial o variante que se aplique al buque, según lo permita la autoridad competente del Estado del pabellón.

⁴⁷ OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*, op. cit., anexo A, pág. 70.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- el buque no lleva a bordo un documento válido, cuando se le exige presentarlo;
- el plazo de validez del documento ha vencido, y
- existen dudas sobre la autenticidad del documento válido.

4.5 Lista de tripulantes (artículo 15)

La lista de tripulantes de un buque pesquero está constituida por todas las personas que navegan en él. Generalmente, se les asigna un orden jerárquico según sus responsabilidades en el funcionamiento y el mantenimiento del buque, y sus funciones en la captura, el procesamiento, el almacenamiento y el descargue de pescado.

La lista de tripulantes es el documento básico en el que se facilita información a la autoridad o autoridades competentes sobre el número de miembros y la composición de la tripulación a bordo en el momento de las llegadas y salidas.

El Convenio núm. 188 requiere que todo buque pesquero lleve a bordo una lista de tripulantes. En ella deben figurar los nombres y datos de todo el personal a bordo del buque, incluido el capitán o patrón, en el momento en que la embarcación parte del puerto, y quedar reflejada cualquier modificación que se produzca posteriormente, por ejemplo, cuando una persona abandona el buque por motivos de evacuación, la repatriación o la hospitalización en tierra, o cuando se embarcan nuevos pescadores. La lista de tripulantes debería ser entregada en tierra a las personas autorizadas antes del zarpe del buque, o bien comunicada a tierra inmediatamente después de su partida. Esta información suele ser verificada por los servicios de inmigración y la autoridad portuaria.

Ni el Convenio núm. 188, ni la Recomendación núm. 199 proporcionan pautas con respecto a la lista de tripulantes. Sin embargo, en el artículo 2.6.1 del *Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965*, de la OMI, la práctica recomendada es que «[e]n la lista de la tripulación, las autoridades públicas no exi[er]n más que los datos siguientes»:

- nombre y nacionalidad del buque;
- apellido(s);
- nombre(s);
- nacionalidad;
- grado o funciones;
- fecha y lugar de nacimiento;
- clase y número del documento de identidad;
- puerto y fecha de llegada, y
- procedencia.

En virtud del artículo 15 del Convenio núm. 188, se permite a la autoridad competente determinar «quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad». Al no especificar la forma de comunicación, se permite también a las autoridades competentes decidir si dicha información se transmitirá en soporte físico o electrónico.

En la mayoría de los países dotados de puertos, la práctica de proporcionar la lista de la tripulación será algo habitual, en particular en el transporte marítimo comercial, por lo que es posible entonces que se trate simplemente de ampliar un sistema existente a los buques pesqueros.

Los inspectores deberían verificar si la lista de tripulantes cumple los requisitos y otras medidas establecidos en la legislación nacional de aplicación del Convenio núm. 188. En algunos casos, se puede detectar la necesidad de proceder a una inspección más exhaustiva cuando en la lista figuren miembros de la tripulación que estén ausentes a bordo del buque (por ejemplo, si se han producido fallecimientos en el mar como consecuencia de la explotación laboral), o haya a bordo tripulantes que no estén inscritos en la lista.



Ejercicio 4.2

TÍTULO	Verificación de la lista de tripulantes
OBJETIVOS	Conseguir que los inspectores sepan qué información debería figurar en la lista de tripulantes, cuándo y a quién se debería entregar esta y qué otros aspectos se deberían verificar.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué información debería estar incluida en la lista de la tripulación? • ¿Cuándo se debería entregar la lista de tripulantes? ¿Quién debería hacerlo y a quién debería dirigirse? • ¿Qué información de la lista de tripulantes debería ser verificada por los inspectores? ¿Con quién deberían hacerlo? <p>Designese un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188, artículo 15.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.4.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de verificar la lista de tripulantes y conocen los aspectos en que se debe basar la inspección.

En el artículo 15 del Convenio núm. 188 se establece que:

- 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. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad.

Fuentes de información para los inspectores:

- Siempre que sea posible, se debería facilitar a los inspectores una copia de la lista de tripulantes antes de la inspección.
- En el momento de la inspección, los inspectores deberían cotejar la lista de tripulantes con el número real de pescadores a bordo, teniendo en cuenta las posibles dificultades de orden lingüístico en el caso de los trabajadores migrantes.
- El inspector debería entrevistar a los pescadores y capitanes o patrones para verificar la exactitud de la lista.

4.6 Acuerdos de trabajo de los pescadores (artículos 16–20)

En el sector pesquero es frecuente trabajar sin contrato. Por este motivo, el Convenio núm. 188 introdujo el requisito de que cada pescador debe tener un acuerdo de trabajo escrito, emitido por el propietario del buque pesquero. Este acuerdo garantiza que tanto el pescador como el propietario del buque pesquero comprenden plenamente las condiciones de la contratación.

En el anexo II del Convenio núm. 188 se presenta la información mínima (véase más abajo) que debería figurar en el acuerdo de trabajo del pescador y otros datos que el inspector debería también verificar.

Fuentes de información para los inspectores:

- Los inspectores deberían examinar los acuerdos de trabajo de los pescadores (u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares), una copia del convenio de negociación colectiva, cuando proceda, y los artículos del contrato de enrolamiento, cuando los haya.
- Los inspectores deberían realizar entrevistas con los pescadores para cerciorarse de que cuando estos firmaron el primer acuerdo de trabajo tuvieron la oportunidad de examinarlo y de pedir asesoramiento al respecto, y de que aceptaron libremente el acuerdo antes de firmarlo. Los inspectores también deberían entrevistar al propietario del buque pesquero.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- El pescador no ha tenido la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo.
- El pescador no tiene un acuerdo de trabajo escrito y debidamente firmado por él y por el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de este (o, en los casos en que los pescadores no han sido empleados o contratados por el propietario del buque pesquero, no hay pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente).
- El pescador tiene un acuerdo de trabajo escrito que no está en conformidad con la legislación nacional u otras medidas de aplicación del Convenio núm. 188.
- Se incumple el acuerdo de trabajo del pescador.
- El acuerdo no especifica la cobertura ni las prestaciones de salud y seguridad social que se han de brindar con arreglo a la legislación nacional u otras medidas y que incumben al propietario del buque pesquero o, si no fuera el caso, al empleador.

► Recuadro 4.2. Técnicas de entrevista

Para que la inspección sea eficaz es fundamental hacer entrevistas a los pescadores; a fin de que estos se sientan cómodos al responder a las preguntas sobre las condiciones de trabajo, los inspectores deben tomar medidas adecuadas. Este aspecto es especialmente importante en las industrias en que trabajan migrantes —ya sean del mismo país o de otros países—, pues ellos son más vulnerables a los abusos. El extracto que figura a continuación relativo a la labor realizada por la OIT con los inspectores de trabajo y de pesca de Indonesia proviene de un proyecto de protocolo de 2018 para un programa de inspección laboral. (El documento completo figura en el anexo IV de este conjunto de materiales).

Entrevistas a los pescadores

El inspector debería tratar de entrevistar al máximo número posible de pescadores. Las entrevistas ayudan a conocer las condiciones de trabajo y el nivel de cumplimiento de las normativas desde la perspectiva del trabajador, y a comparar esta información con la proporcionada por el capitán o patrón. Al seleccionar y entrevistar a los pescadores se deberían tener presentes las recomendaciones que vienen a continuación.

Selección de pescadores

- El inspector, y no el capitán o patrón o el supervisor de la tripulación, debería escoger a los pescadores a los que entrevistar.
- Ni el capitán o patrón ni el supervisor de la tripulación deberían estar presentes durante las entrevistas (no deben poder ver el encuentro ni escuchar el intercambio).

- El inspector debería pedir a los trabajadores que hagan una pausa en su trabajo y que le sigan para realizar la entrevista fuera de la vista del capitán o patrón (por ejemplo, en las cercanías del buque).

Composition of interviews

- El objetivo es realizar entrevistas al 25 por ciento de la tripulación, por lo menos.
- Las entrevistas pueden llevarse a cabo en grupos reducidos (de tres a seis pescadores) o de forma individual, en función de las circunstancias.

Se debería entrevistar a trabajadores de distintas edades (tanto a pescadores recién incorporados como a veteranos), y no solo a los más elocuentes o a los que son reconocidos como líderes.

Desarrollo de las entrevistas

- Para conseguir buenos resultados de una entrevista se necesita ganar la confianza del entrevistado. Trate de ganar esa confianza, no se apresure, y escuche con atención y respeto.
- Comience las entrevistas con una introducción y una descripción de la finalidad de la inspección, diciendo, por ejemplo, «Para comprender mejor las condiciones de trabajo en la embarcación...».
- Haga hincapié en que la información recopilada en el curso de la entrevista será estrictamente confidencial y en que se entrevistará también a otras personas.
- Indique que las entrevistas durarán en torno a 15 minutos.
- Haga preguntas abiertas, no circunscritas, y trate de conseguir que los pescadores le cuenten pormenores sobre las condiciones de trabajo a bordo de su buque e incluso de otras embarcaciones.
- Por ejemplo, no pregunte a los trabajadores si «todo o todo el mundo está bien en el buque», pues lo más probable es que obtenga información limitada y los pescadores tenderán a dar una respuesta afirmativa.
- Pregunte acerca de situaciones y prácticas pasadas, y no solo actuales. Diga, por ejemplo: «¿Esto ha sucedido en los últimos seis meses, o en el último año?».
- Haga también preguntas acerca de otros pescadores y buques en lo que concierne a los temas principales. Estos relatos no deberían considerarse como pruebas de la existencia de infracciones, sino como posibles antecedentes que pudieran dar lugar a un seguimiento y permitir una mejor comprensión de las prácticas en el sector.
- En sus preguntas, trate de incluir ejemplos de infracciones a fin de mostrar a los trabajadores que usted está al corriente de lo que sucede a veces (diga, por ejemplo, «En algunas embarcaciones, el salario real de los trabajadores es inferior al que se les prometió. ¿Ha sucedido esto en su buque?»).
- Repita o reformule las respuestas de los trabajadores si tiene la impresión de que no le han comprendido, o si sus respuestas son poco claras.
- Las notas que usted tome durante las entrevistas pueden ser utilizadas como pruebas a la hora de adoptar medidas para el cumplimiento de las normativas, por lo que debe asegurarse de que sean claras, exactas y completas.



Ejercicio 4.3

TÍTULO	Verificación de los acuerdos de trabajo de los pescadores
OBJETIVOS	<p>Conseguir que los inspectores puedan reconocer los diferentes tipos de acuerdos de trabajo de los pescadores (como los acuerdos de empleo, los acuerdos sobre servicios o los acuerdos de asociación (reparto de las capturas)).</p> <p>Asegurar que los acuerdos de trabajo de los pescadores, sea cual sea su modalidad, i) reflejan las condiciones reales de trabajo y de vida de los pescadores a bordo de los buques pesqueros, y ii) han sido firmados, y que cada miembro de la tripulación posee una copia en un idioma que puede entender.</p>
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los distintos tipos de acuerdos de trabajo de los pescadores? • ¿Cuáles son las diferentes categorías de la información que figura en el acuerdo de trabajo del pescador (utilícese la lista que viene a continuación)? • ¿Existe algún otro tipo de información que a su juicio podría ser de utilidad? • Si un pescador quiere solicitar asesoramiento adicional antes de firmar un acuerdo de trabajo, ¿a dónde le aconsejaría dirigirse? • ¿Qué otros aspectos debería verificar el inspector? <p>Desígnese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 16, a) y b), y anexo 2.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.9.</p> <p>Categorías de información necesarias en un acuerdo de trabajo del pescador con arreglo al Convenio núm. 188, como se indica más abajo.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de verificar los acuerdos de trabajo de los pescadores, reconocer los diferentes tipos de acuerdos que existen en el sector y cerciorarse de que no hay discrepancias entre los acuerdos de trabajo y las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

El artículo 1, f), del Convenio núm. 188 dice lo siguiente:

- «[L]a expresión acuerdo de trabajo del pescador abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque». (Estas condiciones no se aplican a los buques pesqueros en que las maniobras se ejecutan sin ayuda).

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que ya se encuentre regulado de otro modo en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable:

- (a) nombres y apellidos del pescador, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;
- b) dónde (lugar) y cuándo (fecha) se celebró el acuerdo;
- c) nombre(s) y número(s) de registro del buque o los buques de pesca;
- d) nombre del propietario del buque pesquero (o del empleador) o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e) viaje o los viajes que se vayan a emprender;
- f) función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g) dónde (lugar) y cuándo (fecha) el pescador tiene que presentarse a bordo;
- h) víveres que se suministrarán al pescador;
- i) cuantía de los salarios y/o parte de la captura y forma de cálculo, e información detallada sobre el salario mínimo convenido;
- j) condiciones para la terminación del contrato;

- ▶ k) si el acuerdo se ha celebrado por un periodo determinado, la fecha fijada para su expiración, y;
 - ▶ i) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
 - ▶ (ii) si el acuerdo se ha celebrado por un periodo indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido;
- ▶ l) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- ▶ m) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas;
- ▶ n) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que deberán proporcionar al pescador el propietario del buque pesquero (o el empleador) u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador;
- ▶ ñ) el derecho del pescador a la repatriación;
- ▶ o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- ▶ p) los periodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- ▶ q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

A bordo, el inspector debería verificar que:

- ▶ los pescadores han recibido y conservan el original firmado de su acuerdo de trabajo, y que el texto ha sido redactado en términos comprensibles (en el caso de los pescadores migrantes, el acuerdo debe estar redactado en un idioma que ellos comprendan);
- ▶ el acuerdo de trabajo de cada pescador ha sido firmado tanto por este como por el propietario del buque pesquero;
- ▶ el pescador ha entendido que él/ella tenía derecho a pedir asesoramiento con respecto a las condiciones del acuerdo de trabajo antes de firmarlo, y
- ▶ hay copias de los acuerdos de trabajo de los pescadores a bordo, de modo que los inspectores pueden examinarlos.

4.7 Cómo se determina cuáles son las relaciones de empleo o de trabajo a bordo de los buques pesqueros

Habida cuenta de que en el Convenio núm. 188 no se hace ninguna referencia específica a esta cuestión, se deben consultar las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 3.2.1, y la Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198).

La «**relación de trabajo**» es una noción que crea un vínculo jurídico entre una persona denominada «empleado» y otra persona denominada «empleador», para la cual aquella trabaja o a la cual presta sus servicios en determinadas condiciones y a cambio de una remuneración. El vínculo jurídico entre un empleador y un empleado es lo que genera muchos de los derechos y obligaciones recíprocos que figuran en la legislación laboral de numerosos países, con sus particularidades⁴⁸.

Al inicio de la inspección, el inspector debe averiguar cómo son las relaciones de trabajo a bordo del buque, ya que esto le permitirá identificar las obligaciones y responsabilidades jurídicas de todas las personas a bordo, y qué leyes, reglamentos u otras medidas nacionales deberían aplicarse. El inspector puede clarificar la situación a bordo revisando los acuerdos de trabajo de los pescadores, aunque tal vez tenga que recurrir a otros métodos, como la organización de entrevistas con los pescadores a bordo.

Determinar las relaciones de trabajo a bordo puede ser una de las tareas más difíciles para los inspectores por diversas razones, entre ellas:

- la preponderancia de los «acuerdos sobre reparto de las capturas»;
- la falta de claridad acerca de quién es el empleador directo, sobre todo cuando los propietarios de las embarcaciones son extranjeros, cuando las embarcaciones están alquiladas a una empresa o cuando los tripulantes —especialmente los trabajadores migrantes— han sido contratados a través de agencias de empleo privadas, y
- la ocultación deliberada de la identidad del empleador (los pescadores pueden desconocer o no tener claro quién es su empleador real).

Obligaciones de los inspectores. Al empezar la inspección a bordo del buque, el inspector debería tratar de dilucidar:

- quién es el propietario del buque pesquero;
- quién es el empleador directo de los pescadores (en caso de no ser el propietario del buque pesquero);
- quién está a cargo del buque;
- cuál es la situación contractual de los pescadores a bordo del buque, y
- qué pescadores tienen funciones de supervisión.

En caso de duda acerca de la naturaleza exacta de una relación de trabajo, el inspector debería poder dirigirse a la oficina central de la autoridad competente o a alguna otra fuente autorizada para obtener orientación. En última instancia, es posible dejar la cuestión a la discreción de los tribunales, los cuales determinarán si, en una situación determinada, existe una relación de trabajo legítima o si existe alguna forma de empleo oculto o encubierto, o bien una relación laboral ilícita.

⁴⁸ Conferencia Internacional del Trabajo, 91.ª reunión, Ginebra, 2003, *Actas Provisionales 21*, Informe de la Comisión de la Relación de Trabajo, Conclusiones relativas a la relación de trabajo, párrafo 1.

4.7.1 El sistema de reparto de las capturas en la pesca

En ciertos países, algunos pescadores son considerados como «trabajadores por cuenta propia» porque no trabajan a cambio de un salario fijo, sino que perciben una remuneración basada en acuerdos de «reparto de las capturas», que los interesados suscriben con los propietarios de los buques pesqueros y/o los capitanes o patrones. La tripulación y el propietario del buque deben sufragar conjuntamente ciertos gastos de explotación, que se deducen de los beneficios brutos obtenidos de la venta de las capturas. Los beneficios netos se dividen luego entre ambas partes, con arreglo a una fórmula previamente establecida. Los ingresos de los pescadores siguen dependiendo del volumen de las capturas y de los beneficios derivados de su venta, pero el reparto suele hacerse normalmente antes, y no después, de la deducción de los costos de explotación. En principio, el riesgo es compartido solidariamente por los propietarios de los buques pesqueros y los miembros de la tripulación.

Algunos pescadores trabajan según un sistema que combina ambas opciones (salario y reparto de las capturas). A veces, la remuneración de los pescadores está basada en una proporción de las capturas, pero con la garantía de un salario mínimo. En otros casos, los pescadores reciben tanto un salario regular como una parte de las capturas. Los miembros de la tripulación reciben un salario fijo que se estipula en la póliza de fletamento del barco, en los contratos de trabajo o en la legislación o el convenio colectivo pertinente. Reciben también una parte de las capturas, calculada sobre la base de los beneficios brutos de su venta.

En los países donde la relación entre el empleador y el trabajador está normalmente reconocida por la legislación, los pescadores pueden estar excluidos de las disposiciones sociales debido al sistema de reparto característico del sector de la pesca. Esta exclusión puede dar lugar a dificultades para obtener el seguro de desempleo, asistencia sanitaria y otras prestaciones de que disfrutaban muchos trabajadores de tierra.

El sistema de reparto tiene ventajas y desventajas para los pescadores, y genera evidentemente circunstancias que facilitan la explotación de estos por parte de los supervisores y los propietarios de los buques. Si bien este sistema puede ser motivante, crear un sentimiento de espíritu de equipo y hacer que todos participen en el resultado, puede también dar lugar a que los pescadores acepten condiciones de trabajo deficientes y jornadas laborales prolongadas. Para aumentar sus ingresos, el capitán o patrón y la tripulación tratarán de que las artes de pesca se usen el mayor tiempo posible, lo que puede provocar maniobras apresuradas y la adopción de prácticas poco seguras. El ritmo de trabajo, que se rige por el volumen de la captura, la duración del viaje, la duración del trayecto y los requisitos de calidad, puede ser un factor importante en los accidentes. La ausencia de un salario mínimo para los pescadores y la incertidumbre con respecto a los ingresos que obtendrán de la pesca pueden también llevar a algunos pescadores a correr riesgos innecesarios⁴⁹.

Por otro lado, algunas relaciones pueden parecer oficialmente «asociaciones», pero funcionar en la práctica como relaciones empleador-empleado. En tales casos, el inspector debería hacer las pruebas adecuadas con el fin de determinar la naturaleza de la relación de empleo y de clasificar a los empleados en la categoría correcta, a fin de que puedan disfrutar de las medidas de protección que les correspondan.

La relación de trabajo es uno de los numerosos ejemplos de temas que requieren la organización de entrevistas con pescadores, capitanes o patrones y propietarios de los buques para dilucidar la situación. Esta sección comprende dos ejercicios: el primero es especialmente aplicable a las relaciones de trabajo, y el segundo es un ejercicio genérico concebido para ayudar a los inspectores a organizar y llevar a cabo entrevistas de una manera que les ayude a cotejar los hechos indicados por el propietario del buque pesquero y los trabajadores y los datos consignados en la documentación disponible, con miras a determinar cuáles son las prácticas laborales y su impacto, y a juzgar si estas cumplen la ley.

49 OIT: *Managing labour inspection in rural areas. ILO Curriculum on building modern and effective labour inspection systems*, módulo 14, sección 3.2 (Ginebra 2011).

Nota: En algunas disposiciones del Convenio núm. 188 se hace mención específica a los sistemas de reparto de las capturas o al trabajo por cuenta propia. Por ejemplo⁵⁰:

- en el artículo 19 se reconoce la situación de las embarcaciones pesqueras que los propietarios explotan por sí solos;
- en el artículo 27, c), se hace mención específica al sistema de remuneración a la parte en el marco de los costos de los alimentos y el agua potable, y
- en el artículo 34 se reconoce la posibilidad de que los asalariados y los trabajadores por cuenta propia se beneficien de la protección de la seguridad social.

Ejercicio 4.4



TÍTULO	Cómo determinar la naturaleza de las relaciones de trabajo en la pesca
OBJETIVOS	Impartir formación a los inspectores sobre la forma más adecuada de determinar las relaciones de trabajo y la situación en el empleo, de manera que sepan qué leyes y normas aplicar.
TAREAS	<p>Una de las tareas más difíciles para los inspectores en este sector es determinar las relaciones de trabajo de los trabajadores y su situación en el empleo, sobre todo cuando se ha dispuesto el reparto de las capturas, o cuando son empleados por una agencia de contratación o de empleo.</p> <p>A partir del ejemplo siguiente, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo debería un inspector examinar la situación en el empleo de todas las personas que trabajan en el buque pesquero? • En este contexto, ¿se deberían verificar los acuerdos de trabajo de los pescadores y entrevistar a estos, a los capitanes o propietarios de buques y a los representantes de agencias privadas de contratación/empleo? <p>Formular pautas sencillas para los inspectores que se encuentren en una situación similar. Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.1.</p> <p>Recomendación sobre la relación de trabajo, 2006 (núm. 198).</p>
RESULTADOS	<p>Los inspectores están capacitados para determinar las relaciones de trabajo y la situación en el empleo en el sector pesquero y, en última instancia, las leyes que se deben aplicar a los pescadores según esa situación.</p> <p>Elaboración de pautas sencillas para que los inspectores determinen las relaciones de trabajo.</p>

Ejercicio 4.5

En el curso de la formación, este ejercicio se puede realizar varias veces, introduciendo cambios, a fin de ayudar a los inspectores a familiarizarse con la forma de entrevistar eficazmente a los trabajadores. Las pautas para llevar a cabo una inspección eficaz del trabajo en la pesca, elaboradas en el marco del proyecto «Ship to Shore Rights» de la OIT en colaboración con el Ministerio de Trabajo de Tailandia (véase el anexo V), pueden ayudar a elegir áreas temáticas y preguntas específicas que los participantes utilicen para practicar la realización de entrevistas.

50 OIT: *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón*, op. cit., sección 2.2.2, párrafo 44, b).



TÍTULO	Juego de roles: Entrevistas a los pescadores
OBJETIVOS	Impartir formación a los inspectores sobre la forma de realizar entrevistas a los pescadores acerca de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros.
TAREAS	<p>Desígnese a tres personas para interpretar el papel de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inspector • pescador • observador del juego de roles. <p>Siga la guía para los juegos de rol (véase el anexo I «Consejos para la formación») y asegúrese de que las tres personas designadas comprenden lo que tienen que hacer y cuáles son sus papeles.</p> <p>A partir de la lista siguiente o de las cuestiones y preguntas que figuran en el documento orientativo del anexo V, determine el tema o los temas de las entrevistas que el inspector abordará con el pescador:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Quién es su empleador? • ¿Trabaja por cuenta propia o tiene un acuerdo para el reparto de las capturas? • ¿Qué acuerdo de trabajo tiene? • ¿Cómo es abonado su salario? ¿De qué forma envía dinero a su familia? • ¿Se ha realizado una evaluación de su salud y seguridad, incluida una evaluación de riesgos? • ¿Cuáles son sus horas de trabajo y descanso? • ¿Cómo son los alimentos que come y el agua que bebe? ¿Cómo es su alojamiento? • ¿Qué atención médica tiene, de ser el caso? • ¿Qué sucede si se lesiona o se enferma en el trabajo? • ¿Cómo fue contratado? • ¿Cómo se sufragará el costo de su repatriación? <p>En grupo, analicen el juego de roles y el grado de eficacia de la entrevista; en particular, piensen si ha sido determinante a la hora de ayudar al inspector a decidir qué medida o medidas emprender.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	
RESULTADOS	Los inspectores están capacitados para realizar entrevistas con los pescadores sobre las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques pesqueros.

4.8 Dotación (artículos 13 y 14)

Para lograr la seguridad de los buques pesqueros en el mar, es necesario que estos cuenten con una dotación adecuada y segura. La finalidad del artículo 13 del Convenio núm. 188 es asegurar que la dotación es segura y eficiente. Este instrumento está en consonancia con la regla 14 del capítulo V del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de la OMI, en la que se dispone que los buques deben mantener o adoptar medidas en materia de dotación que garanticen la seguridad de la vida humana en el mar.

En el Convenio núm. 188 se estipula que la autoridad competente es quien debe determinar el nivel de dotación adecuado que se requiere para la navegación segura del buque pesquero. Los inspectores deberían verificar si se respetan la legislación nacional y otras medidas adoptadas para aplicar las disposiciones del Convenio núm. 188, y asegurarse de que el número y las calificaciones de los pescadores que están a bordo cumplen los requisitos mínimos.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- El buque pesquero no cuenta con un número suficiente de pescadores, o de pescadores calificados, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad, como exige la legislación nacional.
- En los buques de eslora igual o superior a 24 metros y con independencia del tiempo de permanencia en el mar, el número de pescadores exigido o las calificaciones que deben poseer no están en conformidad con el documento relativo a la dotación de seguridad o con el nivel mínimo de dotación establecido por la autoridad competente para la navegación segura del buque.



Ejercicio 4.6

TÍTULO	Verificación de los niveles de dotación
OBJETIVOS	Ayudar a los inspectores a verificar si se respetan los niveles de dotación exigidos en las leyes y/o regulaciones nacionales.
TAREAS	En grupos reducidos, debatir: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los niveles de dotación seguros según los tamaños y tipos de buques? • ¿Qué normas y leyes nacionales se aplican en su país? Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 13 y 14. <i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i> , de la OIT, sección 3.2.5. Lista de la tripulación; documento sobre la dotación segura, si procede; certificado(s) de formación básica en seguridad; documentación sobre las calificaciones de los pescadores a bordo de los buques, incluidos certificados de competencia; acuerdo de negociación colectiva, si existe; certificados médicos. Entrevistas realizadas por inspectores. Entrevistas con capitanes o patrones y con pescadores.
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de examinar si se respetan los niveles de dotación requeridos para los diferentes tipos de buques con arreglo a la legislación nacional.

En los artículos 13 y 14 del Convenio núm. 188 se especifican estos requisitos básicos en materia de dotación:

Los buques pesqueros deben contar con una dotación suficiente y segura para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad, con arreglo a las normas nacionales establecidas por la autoridad competente, y bajo el control de un capitán o patrón competente. (El *Convenio de la OMI para facilitar el tráfico marítimo internacional*, 1965, en su versión enmendada, exige que todos los buques que efectúen viajes internacionales tengan una lista de la tripulación).

Los buques cuya eslora es igual o superior a 24 metros deben cumplir requisitos adicionales: tener un nivel mínimo de dotación para la navegación segura, según determine la autoridad competente; además, tienen que indicar el número de pescadores exigido y las calificaciones que estos deben poseer.

4.9 Horas de descanso (artículos 13 y 14)

Un aspecto característico de la pesca en el mar es que no hay la separación clara entre el tiempo de trabajo y el tiempo personal que existe en numerosos otros empleos. Muchos pescadores viven y trabajan en sus buques, a veces hacinados y en espacios congestionados; estas condiciones, sumadas al gran exceso de horas de trabajo y los largos periodos fuera de sus hogares, pueden provocarles fatiga.

En el sector de la pesca no hay horarios de trabajo regulares y se suele trabajar muchas horas. Con frecuencia, los marineros de cubierta trabajan día y noche para obtener capturas, sobre todo en la pesca nocturna. Debido a la intensidad de las tareas hay pocas posibilidades de hacer pausas para el descanso, y la duración de la jornada laboral no deja tiempo suficiente para la recuperación o el ocio.

La fatiga forma parte de la vida en la industria de la pesca. Según la definición de la OMI, la fatiga es una «[r]edución de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de esfuerzos físicos, mentales o emocionales que pueden menoscabar casi todas las facultades físicas, incluidas la fuerza, la velocidad, el tiempo de reacción, la coordinación, la toma de decisiones o el equilibrio»⁵¹.

⁵¹ Glosario de términos relacionados con el factor humano (circular MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330 de la OMI). Para otras orientaciones sobre la fatiga, consúltese la publicación de la OMI titulada *Directrices sobre la fatiga* (2002) y sus revisiones ulteriores.

La fatiga es un cansancio físico y/o mental intenso generado por la falta de sueño frecuente. Puede impedir a un pescador hacer su trabajo de manera adecuada y segura, poniendo así en peligro su vida y la de otros miembros de la tripulación. Las personas necesitan dormir entre siete y ocho horas por noche para restablecerse y poder trabajar al 100 por cien. La fatiga se acumula si se duerme menos de siete u ocho horas. Los trabajadores jóvenes (entre 16 y 18 años) necesitan dormir alrededor de una hora más que los adultos. Cuando las jornadas de trabajo son largas, los riesgos de accidentes comienzan a aumentar considerablemente, sobre todo tras haber trabajado durante unas diez horas consecutivas. Dormir es la única forma de recuperarse de la falta de sueño y de la fatiga. De ahí la importancia de que los pescadores tengan periodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud⁵².

En el Convenio núm. 188 se establecen los requisitos básicos con respecto a las horas de descanso y los requisitos adicionales para los buques que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones.

Estas son algunas fuentes de información para los inspectores:

- ▶ los acuerdos de trabajo del pescador, el convenio colectivo pertinente u otros documentos (por ejemplo, pueden consultarse los diarios de a bordo del puente y de la sala de máquinas);
- ▶ un cuadro de organización de tareas o un programa de trabajo;
- ▶ los registros actualizados de los periodos de trabajo o de descanso de cada pescador que trabaja a bordo del buque pesquero (si lo exigen las normas nacionales);
- ▶ los casos de fatiga de los pescadores, que pueden deducirse de los registros en el número de horas de descanso consignado se sitúa sistemáticamente en los límites inferiores, y de otros factores que contribuyen a la fatiga, tales como la interrupción de los periodos de descanso, o la observación de indicios como la falta de concentración de los pescadores, sus respuestas inadecuadas e incoherentes a las preguntas del inspector, y los bostezos y reacciones lentas;
- ▶ el registro de capturas de la pesca y la información sobre la forma como el buque pesquero procesa las capturas, que proporcionan una base para evaluar cuántos pescadores se necesitan para el trabajo y por cuántos periodos continuos de trabajo;
- ▶ las entrevistas con los pescadores sobre sus horas de trabajo y de descanso, sobre todo en lo que concierne a la fatiga, y
- ▶ una entrevista con el capitán o patrón para conocer la organización en la práctica de los periodos de descanso y si existe un sistema de gestión de la fatiga.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- ▶ en un buque, independientemente de sus dimensiones o del tiempo que permanezca en el mar, no se conceden periodos de descanso regulares y de duración suficiente a los pescadores para preservar su seguridad y salud;
- ▶ en un buque, independientemente de sus dimensiones, que permanezca más de tres días en el mar, no se concede a los pescadores un número mínimo de horas de descanso conforme a lo establecido por la autoridad o autoridades competentes, o

52 *Maritime New Zealand*: Serie de herramientas contra la fatiga para los propietarios de buques *Get your sleep; reduce your risk* (Wellington, 2007); *WorkSafeBC. Gearing up for safety: Safe work practices for commercial fishing in British Columbia* (2012), pág. 14; Unión Europea: *Guía europea para la prevención de accidentes en mar y la seguridad de los pescadores* (2007).

- la autoridad o autoridades competentes no han establecido requisitos alternativos con arreglo al Convenio núm. 188, y los pescadores disponen de menos de diez horas de descanso por cada periodo de 24 horas (salvo en las situaciones de emergencia previstas en el artículo 14, 4), del Convenio) o de menos de 77 horas por cada periodo de siete días.



Ejercicio 4.7

TÍTULO	Verificación de las horas de descanso
OBJETIVOS	<p>Ayudar a los inspectores a asegurarse de que los pescadores gocen de periodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud, haciendo una distinción entre:</p> <p>a) los buques que permanecen en el mar durante menos de tres días, y</p> <p>b) los buques que permanecen en el mar durante más de tres días, independientemente de sus dimensiones.</p>
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las horas básicas de descanso a las que tienen derecho los pescadores según la legislación nacional, y cómo se puede garantizar la aplicación de este requisito? • ¿Cuáles son los requisitos adicionales para los buques que permanezcan en el mar durante más de tres días? ¿Cómo es posible asegurarse de que los pescadores gozan de periodos de descanso regulares y de duración suficiente en estas circunstancias? • ¿Cómo se puede verificar el cumplimiento de la legislación nacional aplicable al sector en relación con la jornada de trabajo y las horas de descanso? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188, artículos 13 y 14.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.12.</p>
RESULTADOS	Los inspectores pueden verificar que los pescadores gozan de horas de descanso suficientes con arreglo a la legislación nacional y a los requisitos del Convenio núm. 188.

En el Convenio núm. 188 se indican los requisitos básicos en relación con las horas de descanso: los pescadores deben gozar de periodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud. Existen requisitos adicionales con respecto a los buques que permanecen más de tres días en el mar, independientemente de sus dimensiones.

En el artículo 14, 1), del Convenio núm. 188 se establecen otros requisitos para la autoridad competente, y en particular: fijar el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores con el objeto de reducir la fatiga, en el caso de los buques que permanezcan más de tres días en el mar, independientemente de sus dimensiones. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a i) diez horas por cada periodo de 24 horas y ii) 77 horas por cada periodo de siete días.

No obstante, la autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a estos límites en casos concretos y limitados. En tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores periodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible (artículo 14, 2)).

Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un periodo de descanso adecuado (artículo 14, 4)).

4.10 Certificados y exámenes médicos (artículos 10-12)

La pesca es una ocupación que conlleva un trabajo físico arduo, a menudo en condiciones climáticas extremas y durante periodos de tiempo largos, además de altos niveles de riesgo para la seguridad y la salud. Ante tales circunstancias, es fundamental que los pescadores sean examinados por un médico calificado con el fin de determinar si su estado físico y de salud les permite llevar a cabo su actividad. Además, en caso afirmativo, el pescador debe recibir un certificado médico que así lo acredite, expedido por personal médico calificado.

Ahora bien, verificar la autenticidad de los certificados médicos, especialmente en el caso de los pescadores migrantes, puede suponer una dificultad importante para los inspectores, por lo que precisan una formación adecuada que les permita distinguir los certificados médicos válidos de los falsos.

Nota: El médico no tiene que estar radicado necesariamente en el Estado del pabellón, aunque debe estar reconocido por la autoridad competente de ese Estado. Algunos Estados del pabellón pueden aceptar certificados expedidos por autoridades de Estados distintos de aquel en el que ejerce el médico (por ejemplo, el Estado de residencia del pescador). Es importante clarificar la legislación nacional a este respecto antes de verificar los certificados médicos.

En los párrafos 6-10 de la Recomendación núm. 199 se aportan más pautas con respecto al examen médico:

1. WAI determinar la naturaleza del examen, los Miembros deberían tomar debidamente en consideración la edad de la persona que ha de ser examinada y la naturaleza de las tareas que deberá desempeñar.
2. El certificado médico debería llevar la firma de un médico autorizado por la autoridad competente.
3. Debería preverse un mecanismo para permitir que, cuando se haya declarado que una persona, tras haber sido examinada, no es apta para el trabajo a bordo de buques pesqueros o de ciertos tipos de buques pesqueros o para ciertos tipos de trabajo a bordo, dicha persona pueda solicitar otro examen a uno o varios árbitros médicos independientes que no tengan relación con el propietario del buque pesquero ni con ninguna organización de propietarios de buques pesqueros o de pescadores.
4. La autoridad competente debería tener en cuenta las orientaciones internacionales relativas a los exámenes médicos o los certificados de aptitud física de las personas que trabajan en el mar, como las *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de la gente de mar* (OIT/OMS).
5. En el caso de los pescadores que estén exentos de la aplicación de las disposiciones del Convenio relativas al examen médico, la autoridad competente debería adoptar las medidas adecuadas para efectuar el seguimiento médico correspondiente en materia de seguridad y salud en el trabajo.



Ejercicio 4.8

TÍTULO	Verificación de los certificados médicos (examen médico)
OBJETIVOS	<p>Ayudar a los inspectores a verificar que cada pescador tiene un certificado médico expedido por personal médico calificado tras un examen médico.</p> <p>Asegurarse de que los inspectores diferencian los requisitos aplicables a:</p> <p>a) los buques de eslora inferior a 24 metros que permanezcan menos de tres días en el mar, y</p> <p>b) los buques de eslora superior a 24 metros que permanezcan más de tres días en el mar.</p> <p>Ayudar a los inspectores a verificar la autenticidad de los certificados médicos, especialmente en el caso de los pescadores migrantes en el extranjero.</p>
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo deberían los inspectores verificar la autenticidad de los certificados médicos, especialmente los presentados por pescadores migrantes en el extranjero? • En caso de duda, ¿cómo debería proceder un inspector para verificar si dicho certificado médico es auténtico o falso? <p>Desígnese un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 10–12, y Recomendación núm. 199 de la OIT, párrafos 6–10.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.13.</p> <p>NOTAS DE LOS FORMADORES</p> <p>Lista del personal y las instituciones médicas reconocidas, emitida por la autoridad competente; certificados médicos individuales de los pescadores; lista de los miembros de la tripulación, en la que podrían figurar las fechas de expiración de los certificados médicos.</p> <p>Entrevistas con los pescadores para confirmar la validez de sus certificados médicos.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de verificar la autenticidad de los certificados médicos de todos los pescadores, sean estos nacionales o migrantes.

El requisito básico dispuesto en el artículo 10, 1), del Convenio núm. 188 es que ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas puede trabajar a bordo de un buque pesquero.

Los certificados médicos deben haber sido expedidos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados. Estos documentos tendrán una validez máxima de dos años (un año en el caso de los pescadores jóvenes que cumplan los requisitos de edad mínimos). Si el periodo de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 24 m y que permanezcan más de tres días en el mar deben cumplir requisitos adicionales:

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, y b) el pescador 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.

Nota: La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones a la obligación de presentar un certificado médico, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca (artículo 10, 2), del Convenio núm. 188). Estas exenciones no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar (artículo 10, 3), del Convenio núm. 188).

Nota: El médico no tiene que estar radicado necesariamente en el Estado del pabellón, aunque debe estar reconocido por la autoridad competente de ese Estado. Algunos Estados del pabellón pueden aceptar certificados expedidos por autoridades de Estados distintos de aquel en el que ejerce el médico (por ejemplo, el Estado de residencia del pescador). Es importante clarificar la legislación nacional a este respecto antes de verificar los certificados médicos.

A bordo del buque, el inspector debería:

- verificar que el certificado médico haya sido expedido por un médico debidamente calificado;
- examinar los certificados médicos individuales de los pescadores y verificar que contienen la información pertinente y que están vigentes;
- verificar si hay a bordo del buque marinos que trabajan o que desempeñan funciones en contradicción con una restricción contenida en un certificado médico, y
- tomar medidas si un pescador a bordo no tiene un certificado médico válido o tiene un certificado vencido (si el periodo de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje).

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- un pescador a bordo no tiene un certificado médico válido (o tiene un certificado vencido);
- un pescador a bordo trabaja o desempeña funciones que no respetan las restricciones contenidas en un certificado médico, y
- el certificado médico no ha sido expedido por personal médico debidamente calificado.

4.11 Seguridad y salud en el trabajo, prevención de accidentes laborales y evaluación de los riesgos (artículos 31–33)

La pesca suele estar catalogada como una de las tres o cuatro industrias más peligrosas para los trabajadores si se toma en consideración el número de fallecimientos, lesiones y enfermedades profesionales. Las tasas de accidentes mortales y de lesiones graves en el sector de la pesca es generalmente entre 20 y 30 veces mayor que en las ocupaciones manufactureras. Las enfermedades profesionales en la pesca aumentan los niveles de riesgo para los pescadores. Según la FAO, la pesca es probablemente la ocupación más peligrosa del mundo. Además, las personas que sufren accidentes en el mar se sitúan a menudo entre las más pobres de la sociedad⁵³.

Por ello, una de las tareas importantes que deben efectuar los inspectores es verificar que las condiciones y las prácticas en materia de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros son satisfactorias. Al comenzar la inspección es entonces necesario que el inspector examine un ejemplar de la evaluación de riesgos a bordo que lleva consigo el propietario del buque u otra persona en su nombre. En este documento deberían constar i) los problemas de seguridad y salud (peligros) detectados a bordo y ii) las

53 FAO: *Safety for Fishermen*, op. cit., sección 2.2, pág. 11.

mejoras (medidas de control de los riesgos) que debe llevar a cabo el propietario del buque para eliminar o reducir los riesgos para la tripulación.

El inspector utiliza la evaluación de riesgos y luego verifica que el capitán o patrón y/o el propietario del buque han realizado las mejoras en materia de seguridad y salud (medidas de control de los riesgos) señaladas en dicha evaluación. El inspector también puede hablar a la tripulación para comprobar que se han efectuado tales mejoras. (La evaluación de riesgos forma parte de los requisitos que figuran en el artículo 33 del Convenio núm. 188, los cuales comprenden asimismo la formación de los miembros de la tripulación y la instrucción de los pescadores a bordo).

Nota: En el párrafo 46, 2), a), de la Recomendación núm. 199 se hace referencia, entre otras cosas, al requisito de que «**todos los pescadores participen regular y activamente en la mejora de la seguridad y la salud**, mediante actividades continuas encaminadas a determinar los peligros, evaluar los riesgos y adoptar medidas para hacerles frente por medio de la gestión de la seguridad». Es importante destacar este punto al impartir la formación. Solo se conseguirá realizar mejoras eficaces y sostenibles a bordo de los buques si los propietarios de estos y/o los capitanes o patrones hacen participar a los pescadores, no solo en la detección de los problemas (peligros), sino también en los avances en la seguridad y salud, corrigiendo las deficiencias (es decir, disminuyendo los riesgos).

Para más información acerca de la evaluación de riesgos, véase la sección 3.3 («Análisis de riesgos y recursos») del capítulo sobre la planificación de los administradores. También pueden consultarse otros materiales de formación más detallados y ejercicios sobre la seguridad y la evaluación de riesgos, en un documento publicado en 2013 por la OIT: *Material de formación sobre evaluación y gestión de riesgos en el lugar de trabajo para pequeñas y medianas empresas*⁵⁴. El número de miembros de la tripulación de los buques pesqueros es de entre 50 y 60 personas, aunque, a menudo, la dotación es inferior, lo que sitúa estos buques en el radio de la definición de pequeñas y medianas empresas.

En la ficha descriptiva del anexo VI figura más información detallada sobre la seguridad y salud en la pesca. Para consultar materiales de formación más amplios y ejercicios sobre los peligros para la seguridad y salud y la reducción de riesgo en el sector, véase la publicación de la OIT *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand*⁵⁵.

Las fuentes de información de los inspectores comprenden:

- la evaluación de los riesgos para la seguridad y la salud que lleva a cabo el propietario del buque;
- avisos e instrucciones oficiales pertinentes sobre seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes respecto de riesgos particulares a bordo;
- documentos relativos a la formación de la tripulación y a las instrucciones a bordo, con inclusión de información sobre quién las impartió, como, por ejemplo, los certificados u otros documentos sobre formación básica en materia de seguridad cursada antes del embarque;
- documentos relativos a la obligación de que los pescadores dispongan, para su uso, de equipos de protección adecuados y que se mantengan en buenas condiciones;
- informes sobre los accidentes del trabajo a bordo;
- informes del comité de seguridad y salud, si están disponibles;

54 OIT: *Material de formación sobre evaluación y gestión de riesgos en el lugar de trabajo para pequeñas y medianas empresas* (Ginebra, 2013) (https://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/resources-library/training/WCMS_232852/lang-es/index.htm) [consultado el 18 de abril de 2020].

55 OIT: *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand, Tripartite Action to Protect Migrant Workers within and from the Greater Mekong Subregion from Labour Exploitation* (GMS TRIANGLE project) (Bangkok, 2014).

- ▶ entrevistas con los capitanes o patrones para discutir el documento de evaluación de los riesgos, la manera en que esta se realizó y las medidas que se adoptarán para remediar las deficiencias en materia de seguridad y salud identificadas en la evaluación de los riesgos a bordo, el momento en que se adoptarán y quién las llevará a cabo;
- ▶ entrevistas con cualquier miembro de la tripulación que tenga responsabilidades en materia de supervisión, para poner en práctica los procedimientos de salud y seguridad en el trabajo a bordo;
- ▶ entrevistas con pescadores para confirmar la existencia a bordo de procedimientos y prácticas de seguridad y salud en el trabajo, verificar su participación en el proceso de evaluación de los riesgos, comprobar si se han puesto en práctica las mejoras en materia de seguridad y salud identificadas en la evaluación de los riesgos y si estas son eficaces para prevenir los posibles daños o enfermedades identificados, y confirmar, si procede, que se ha creado un comité de seguridad y salud u otro órgano adecuado, previa celebración de consultas, y que este se halla en funcionamiento, y
- ▶ entrevistas con los miembros del comité de seguridad y salud, lo que incluiría discutir sobre el tipo de información y asesoramiento que pueden proporcionar los servicios de inspección en materia de seguridad y salud.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- ▶ No se ha realizado la evaluación de los riesgos, en el marco de la evaluación general del riesgo, o no se ha impartido la formación en materia de seguridad y salud o la instrucción a bordo.
- ▶ Los pescadores no fueron consultados ni participaron en la realización de la evaluación de los riesgos, y tampoco en el establecimiento de las mejoras en materia de seguridad y salud que se deberían llevar a cabo.
- ▶ No se ha solventado un riesgo detectado en una evaluación de los riesgos (no se han aplicado medidas correctivas).
- ▶ Persisten los problemas de salud y seguridad que conllevan riesgos considerables de lesión o enfermedad para los miembros de la tripulación.
- ▶ No se ha impartido formación a los pescadores sobre la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán ni sobre las medidas de seguridad pertinentes.
- ▶ El capitán o patrón, o el propietario del buque no ha notificado un accidente a la autoridad o autoridades competentes.
- ▶ No se ha establecido un comité paritario de salud y seguridad en el trabajo (en el caso de que se hubiese señalado como necesario).

Los inspectores deberían ser conscientes de estos posibles casos de deficiencias en los buques cuya eslora es igual o superior a 24 metros y que generalmente permanecen en el mar durante más de tres días:

- ▶ No se aplican a bordo procedimientos de prevención de accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales.
- ▶ No existen pruebas de que se proporcionen materiales de orientación ni de otros recursos de información adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.
- ▶ No se proporcionan ropa y equipos individuales de protección adecuados a los pescadores.
- ▶ Se ha comprobado que uno o más pescadores no han recibido una formación básica reglamentaria en materia de seguridad, impartida por una persona competente (y este/estos pescador(es) no son beneficiarios de una exención aprobada por la autoridad competente).



Ejercicio 4.9

TÍTULO	Verificación de las condiciones de seguridad y salud
OBJETIVOS	Capacitar a los inspectores para verificar que en la evaluación escrita de riesgos para la seguridad y salud que realiza el propietario del buque (u otra persona en su nombre) a bordo se han identificado todos los principales problemas para la seguridad y la salud (los peligros), y que el propietario del buque ha emprendido las mejoras necesarias en materia de seguridad y salud (medidas de control de riesgos) para evitar o reducir los riesgos de que se materialice el peligro detectado.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los principales problemas de seguridad y salud que encuentra a bordo de los buques pesqueros? ¿Existen diferencias entre los buques de tipos y tamaños distintos? • Como inspectores, ¿qué tipo de formación han recibido (de ser el caso) sobre la evaluación en materia de riesgos para la seguridad y salud y quién la impartió? • En su opinión, ¿cómo se podrían mejorar las condiciones de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros (es decir, reducir los riesgos)? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 31–33.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.14.</p> <p>Documentos pertinentes: informes sobre la evaluación de los riesgos para la seguridad y la salud a bordo, informes sobre accidentes profesionales a bordo.</p> <p>Manual sobre evaluación de riesgos (diríjase a su formador).</p> <p>Ficha descriptiva sobre la seguridad y salud en el trabajo en la pesca (diríjase a su formador).</p> <p><i>Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand</i>⁵⁶.</p>
RESULTADOS	Inspectors are able to verify that the on-board written safety and health risk assessment has fully identified the main safety and health problems and that the vessel owner has made the necessary safety and health improvements.

Requisitos básicos del Convenio núm. 188:

- La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes.
- Se deberán adoptar medidas para prevenir los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo.
- Se impartirá formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán.
- Se tendrán debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años.
- Se notificarán los accidentes.
- Se constituirán comités paritarios, u otros organismos competentes, en materia de seguridad y salud en el trabajo (no tienen necesariamente que reunirse a bordo del buque).

56 OIT. *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand*, op. cit.

Convenio núm. 188: Requisitos adicionales para los buques pesqueros cuya eslora sea igual o superior a 24 metros y que suelen permanecer más de tres días en el mar:

- ▶ Los propietarios de buques pesqueros deberán establecer procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate.
- ▶ Los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patronos, pescadores y demás personas interesadas deberán recibir orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.
- ▶ Los propietarios de buques pesqueros deberán:
 - ▶ asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados;
 - ▶ asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad o autoridades competentes (se podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes), y
 - ▶ asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate.

Convenio núm. 188: Principales fuentes de información adicionales en relación con los buques pesqueros cuya eslora sea igual o superior a 24 metros y que suelen permanecer más de tres días en el mar:

- ▶ orientaciones, materiales de formación u otra información adecuada a bordo sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo (si esa información ha sido proporcionada al propietario del buque pesquero);
- ▶ documentos que indiquen si el propietario del buque pesquero ha proporcionado la ropa y los equipos individuales de protección adecuados y en buenas condiciones;
- ▶ certificados u otros documentos que acrediten que los pescadores han recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente;
- ▶ cualquier exención establecida por escrito por la autoridad competente con respecto al requisito sobre la formación básica en materia de seguridad aprobada por la autoridad competente, y
- ▶ las pruebas de que los pescadores se han familiarizado con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad (por ejemplo, las anotaciones en el libro de a bordo oficial con respecto a los simulacros de seguridad).

4.12 Comités paritarios de seguridad y salud

Se deberían constituir «comités paritarios [...] en materia de seguridad y salud en el trabajo», en tierra o bien a bordo de los buques pesqueros, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, considere que ello es factible habida cuenta del número de pescadores a bordo (Convenio núm. 188, artículo 31, e), Recomendación núm. 199, párrafo 44).

La OIT define los comités de seguridad y salud en el trabajo como aquellos que están integrados por representantes de los trabajadores para cuestiones de seguridad y salud y por representantes de los

empleadores, los cuales fueron establecidos y desempeñan sus funciones a nivel de la organización de conformidad con la legislación y la práctica nacionales⁵⁷.

En la práctica, los diferentes tipos de estructuras de comités paritarios de seguridad y salud que operan en la pesca pueden considerarse en términos generales como: comités portuarios de seguridad y salud del ámbito de la pesca; comités de seguridad y salud a bordo de buques pesqueros, y comités locales y de base comunitaria de salud y seguridad en el mar.

Ejercicio 4.10



TÍTULO	Colaboración con comités paritarios de seguridad y salud a bordo de buques pesqueros de mayor tamaño
OBJETIVOS	Ayudar a los inspectores a colaborar con comités paritarios de seguridad y salud legalmente establecidos en los que participen pescadores y administradores en buques pesqueros de mayor tamaño, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y salud a bordo.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo pueden los inspectores brindar apoyo al establecimiento de comités paritarios de seguridad y salud, ya sea a bordo de los buques pesqueros o en el puerto? • ¿Cómo pueden los inspectores trabajar de manera estructurada con los comités paritarios de seguridad y salud para reducir el número de muertes, lesiones y problemas de salud relacionados con el trabajo en la pesca? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	Sírvase consultar el cuadro que figura a continuación, en el que se indican las funciones de los comités paritarios de seguridad y salud.
RESULTADOS	Los inspectores han desarrollado su capacidad para trabajar con los comités paritarios de seguridad y salud a fin de mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques pesqueros de mayor tamaño.

4.12.1 Comités portuarios de seguridad y salud

Hay muchas situaciones en las que resulta difícil establecer comités de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros. Una alternativa es que los grandes puertos pesqueros dispongan un comité de esta índole en tierra con el fin de mejorar las condiciones de seguridad y salud tanto en los buques como en la zona portuaria:

- en las instalaciones portuarias y en las operaciones de los buques pesqueros, y
- en los buques pesqueros que operan desde el puerto (para ocuparse de cuestiones relacionadas con la seguridad de los buques y con el trabajo y el alojamiento a bordo).

Por ejemplo, en Terranova (Canadá), los comités de salud y seguridad establecidos en los puertos deben efectuar inspecciones trimestrales de cada arrastrero y presentar un informe escrito a la compañía y al sindicato⁵⁸.

57 OIT: *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo*, programa SafeWork de la OIT (Ginebra), Glosario, pág. 23.

58 OIT: *Condiciones de trabajo en el sector pesquero*, Informe V (I), 92.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (Ginebra, 2004)

Por su parte, Dinamarca tiene un sistema de comités de seguridad portuaria⁵⁹ cuyas funciones comprenden: el registro de los problemas de seguridad y salud en el trabajo que padecen los pescadores; el suministro de información general acerca de la seguridad y salud en el trabajo, y especialmente sobre medidas de prevención y reducción de riesgos; la gestión y la coordinación del trabajo/las actividades en el ámbito de la seguridad y la salud en los puertos y en los buques pesqueros, y la comunicación de información a los propietarios de buques pesqueros y a los pescadores sobre las nuevas leyes, normas y directrices.

4.12.2 Comités de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros

En el contexto de los comités de seguridad a bordo de buques pesqueros, el Reglamento del Reino Unido para los Buques de la Marina Mercante y los Buques de Pesca (salud y seguridad en el trabajo) exige establecer un sistema de elección de representantes de la seguridad (trabajadores) y de los comités de seguridad: «Cuando no exista ningún acuerdo en virtud del Reglamento sobre los Representantes de Seguridad y el Comité de Seguridad, de 1977, la compañía propietaria deberá establecer, para cada uno de sus buques sujetos a este Reglamento, reglas aplicables a la elección y la designación de los representantes de seguridad» (artículo 17, 1))⁶⁰.

4.12.3 Comités de salud y seguridad en mares locales

El éxito de todo programa para la seguridad de los pescadores que practican la pesca en pequeña escala está supeditado a la participación de las bases. Muchos pescadores artesanales y de pequeña escala desaparecen en el mar cada año. Cada comunidad debería participar activamente en las labores en pro de la seguridad en el mar en las aldeas pesqueras locales. La seguridad de los pescadores puede ser enfocada a través de organizaciones de pescadores locales, escuelas y organizaciones de mujeres. Por otra parte, se deberían constituir comités locales de seguridad marítima (o reconstituirlos, en los lugares en que hayan dejado de existir) para concienciar a los pescadores y sus familias sobre los riesgos en el mar, impartir formación sobre seguridad en el mar y registrar los informes de accidentes locales en el mar. Los comités locales de seguridad marítima también podrían ocuparse de la organización de actividades voluntarias de búsqueda y salvamento.⁶¹

4.13 Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo

La pesca es a la vez una profesión de alto riesgo y una profesión en la que muchos pescadores carecen de protección, o bien esta es limitada, en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo. Ello guarda relación con el hecho de que los pescadores de numerosos países no tienen condición jurídica.

En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador debe tener derecho a una atención médica apropiada y una indemnización, con arreglo a la legislación nacional (Convenio núm. 188, artículo 38).

59 El Consejo de Salud en el Trabajo de los Pescadores de Dinamarca es la oficina general de los comités de seguridad portuaria (Fiskeriets Arbejdsmiljørad). Presentación en Powerpoint, sin fecha. Servicio de Salud en el Trabajo para los Pescadores de Dinamarca.

60 *UK Merchant Shipping and Fishing Vessels (Health and Safety at Work) Regulations* (Statutory Instrument 1997 No. 2962) (Reglamento del Reino Unido para los Buques de la Marina Mercante y los Buques Pesqueros (salud y seguridad en el trabajo) (Instrumento legislativo núm. 2962, de 1997). [Consultado el 4 de septiembre de 2020].

61 FAO: Safety for Fishermen, op. cit. sección 2.2.

La protección que se ofrece será diferente según los países, en función de la legislación o la práctica nacionales. Puede ser garantizada a través de sistemas como los que se basan en la responsabilidad civil de los propietarios de buques pesqueros, el seguro obligatorio, la indemnización de los trabajadores u otros mecanismos afines. La protección también puede variar según el tipo de buques pesqueros y la escala (grande o pequeña) de las operaciones.

Fuentes de información para los inspectores:

- Legislación nacional pertinente.
- Acuerdos de trabajo de los pescadores (para conocer los pormenores de los acuerdos).
- Convenios colectivos (para conocer los pormenores de los convenios), cuando proceda.
- Copias de los documentos de empresa, de haberlos, en los que se establezca la responsabilidad del propietario del buque pesquero.
- Entrevistas con los pescadores para comprobar si están protegidos frente a la enfermedad, lesión o muerte.

Ejercicio 4.11



TÍTULO	Verificar la protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo
OBJETIVOS	Ayudar a los inspectores a lograr que los pescadores tengan acceso a la atención médica adecuada y a la indemnización que les corresponda.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los requisitos relacionados con la atención médica en caso de enfermedad o lesión relacionada con el trabajo? • ¿Cuáles son las disposiciones en cuanto a la indemnización en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con el trabajo? • En caso de enfermedad del pescador, ¿cómo pueden los inspectores verificar si los pescadores o sus familias recibieron alguna indemnización con arreglo a la legislación nacional aplicable? • En caso de que no se haya concedido dicha indemnización, ¿cómo es posible remitir el caso a las autoridades competentes y hacer un seguimiento? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 38 y 39.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.18.</p>
RESULTADOS	Los inspectores adquieren la capacidad de verificar que los pescadores tienen acceso a medidas de protección en caso de enfermedad, lesión o muerte, con arreglo a la legislación.

4.14 Alimentos y agua potable (artículo 27)

Para muchos pescadores, el buque pesquero no es solo un lugar de trabajo, sino un lugar en el que viven mientras permanecen en el mar y, a veces, también en el puerto. Los pescadores suelen pasar una cantidad de tiempo considerable en los buques, especialmente en el mar. Por este motivo, es fundamental que se sirvan a los pescadores alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, y agua potable limpia, para preservar su bienestar y su salud.

A menudo, servir alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes y agua potable es uno de los principales problemas que están vinculados con las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques. Por ello, es necesario que los inspectores dispongan de pautas sobre lo que se consideran alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, y agua potable. Asimismo, deben verificar que

el capitán o patrón lleva a cabo u organiza las inspecciones del suministro de dichos alimentos y agua; en el caso del agua, el capitán o patrón debe poder mostrar al inspector los resultados de las pruebas que garantizan la calidad del agua y que esta no se halla contaminada por bacterias.

Funciones de los inspectores. Los inspectores deberían verificar que:

- ▶ a bordo se sirven alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes;
- ▶ la calidad y cantidad del agua potable son suficientes;
- ▶ el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo su autoridad, ha verificado que la cantidad y la calidad de los alimentos y el agua potable son suficientes, y ha adoptado medidas correctivas en caso de observar deficiencias. El inspector debería aclarar de qué manera se supervisa la calidad del agua potable y examinar los resultados de este procedimiento, y
- ▶ las instalaciones del servicio de fonda, incluidas las cocinas y los almacenes, presentan buenas condiciones higiénicas y son adecuadas para su finalidad⁶².

► **Gráfico 4.2. Ficha de entrevista para la inspección del trabajo por los centros de control de entradas y salidas de puerto (PIPO*), elaborada por la OIT y del Ministerio de Trabajo de Tailandia**
 (*PIPO = *port in port out*)

Tema	Preguntas para el trabajador
Enrolamiento, contratación	
Contratación	¿Cómo escogió usted este buque? Por favor, cuénteme el proceso. ¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero? ¿Fue usted contratado con ayuda de un intermediario, aquí en Tailandia? ¿Le cobró el intermediario por ayudarle a conseguir el trabajo? ¿Firmó usted un contrato para trabajar en este buque? ¿Está dicho contrato redactado en el idioma que usted habla? ¿Le entregó el propietario/capitán o patrón un ejemplar de su contrato, para conservarlo? • De no ser así, ¿desearía usted recibir un ejemplar ahora? ¿Le gustaría sacar una foto del contrato con su teléfono celular? ¿Le explicó alguien el contenido de su contrato? ¿Querría que yo se lo explique ahora?
Enrolamiento	¿Es el trabajo a bordo del buque el mismo que se le prometió antes de que usted comenzara su enrolamiento? (¿De qué tipo de trabajo se trataba?) • El tipo de trabajo es diferente del prometido. • El periodo en el mar es más más prolongado de lo prometido. • El puerto es diferente. • El buque o su propietario son diferentes. • Los salarios son diferentes (pregunte al trabajador si conoce la cuantía del salario mínimo). • El calendario de pago es diferente. • Los horarios de trabajo son diferentes. • Las condiciones de vida a bordo son diferentes. • El grado de libertad para desplazarse o dejar el trabajo en el buque es diferente ¿Se prometieron otras cosas que resultaron ser diferentes? ¿Quién hizo estas promesas (el propietario, el capitán o patrón, el chieu (en Tailandia, el jefe de la tripulación) o el intermediario)?

62 Para más información sobre los alimentos y las zonas de preparación de alimentos, véase Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques, OIT, 2014 (https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_218598/lang--es/index.htm).

Dejar el buque	<p>¿Sabe usted qué debe hacer para dejar el buque (dejar de trabajar a bordo)?</p> <p>¿Ha deseado usted alguna vez dejar el buque?</p> <p>¿Considera usted que es libre para dejar el buque si lo desea?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿por qué no se siente usted libre para irse? <p>¿Hay otras personas en su buque que desearían irse?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿por qué desean dejar el buque? • ¿Qué les ocurriría si trataran de dejar el buque? <p>¿Conserva usted consigo su pasaporte/tarjeta de identidad y otros documentos importantes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿puede obtener sus documentos cada vez que los necesita?? <p>¿Han recibido toda su remuneración los pescadores que han dejado su buque (preguntar sobre cada aspecto):</p> <ul style="list-style-type: none"> • los salarios impagos o retenidos; • una parte de la captura; • el saldo correspondiente a las vacaciones pagadas, o • la liquidación de fin de servicio, si se ha cumplido íntegramente el contrato? <p>¿Conoce usted casos de pescadores que hayan sido dejados en otro puerto o país?</p> <p>¿Sabe usted cómo regresaron a su hogar esas personas?</p>
Salarios	
Pago del salario básico	<p>¿Le pagan al menos 9 000 baht por mes?</p> <p>¿Es usted remunerado por mes de trabajo o recibe un pago diario, como un jornalero?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se le paga un jornal, ¿suele usted trabajar en los días de escala en un puerto? • ¿Le ocurre a veces que no se le paga por los días de escala en un puerto? <p>¿Le entrega a usted el propietario/capitán o patrón un documento (hoja de salario, o recibo de nómina) en el que se indica qué cuantía se le ha pagado, además de detalles como las horas trabajadas, los descuentos, etc.?</p> <p>¿Cómo lleva usted la cuenta de lo que le debe el propietario?</p> <p>¿Quién le entrega a usted el dinero?</p> <p>¿Le pagan a usted por medio de una tarjeta bancaria o una tarjeta de cajero automático, y no en efectivo?</p> <p>¿Sabe usted cómo utilizar la tarjeta para obtener su dinero?</p> <p>¿Está en posesión de su tarjeta en todo momento?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿Quién conserva su tarjeta? • ¿Tiene usted un número de código secreto para utilizarla? • ¿Conoce alguien más su número de código secreto? <p>¿Alguna vez ha firmado usted una hoja de salario u otro documento en el que se indicaba una cuantía equivocada?</p> <p>¿Ha recibido usted instrucciones del propietario/capitán o patrón/chieu sobre lo que tiene que decir cuando se entrevista con funcionarios gubernamentales?</p>
Retención salarial	<p>¿Se retiene una parte de su remuneración en efectivo —es decir, distinta de la parte en las capturas— en espera del pago final?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿quién conserva el dinero? • En caso afirmativo, ¿cuánto tiempo esperó usted la última vez para recibir el saldo del dinero? • En caso afirmativo, ¿cuál fue el monto del pago? • ¿Cómo sabe usted que se trataba del monto correcto? <p>¿Ha firmado o escrito usted un documento en el que se indiquen cuantías de salario que usted no recibió en realidad?</p> <p>¿Recibe usted un pago por su parte de las capturas al menos una vez cada tres meses?</p> <p>¿Alguna vez ha tenido usted que exponer un problema sobre la remuneración al chieu, capitán o patrón, o propietario de la embarcación?</p> <p>¿Cómo se resolvió el problema?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso de que nunca lo haya hecho antes ¿qué cree usted que ocurriría si le plantea un problema sobre su remuneración al chieu, capitán o patrón, o propietario?

Deudas, anticipos	<p>¿Solicita usted anticipos sobre su remuneración, o pide dinero en préstamo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿solicita usted dinero al propietario, el capitán o patrón, el chieu, el personal de la empresa o a otros pescadores? • ¿A qué conceptos destina usted ese dinero? • ¿Cuánto debe usted? • ¿Le ha cobrado el acreedor un interés suplementario por el préstamo concedido? • ¿Qué interés suplementario se le ha cobrado? • ¿Descuentan el propietario, el capitán o patrón o el chieu de su salario el dinero que usted debe? • ¿Cómo sabe usted si la cuantía del descuento era correcta? <p>¿Hay otros descuentos o cuantías que se hayan retenido de su remuneración cada mes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿a qué corresponden dichos descuentos?
--------------------------	---

Horas de trabajo, licencias

¿Puede usted hablarme de las horas de trabajo a bordo de la embarcación? ¿Cómo se desarrolla una jornada de trabajo habitual?

¿Piensa usted que dispone al menos de diez horas de descanso cada día (no todas consecutivas)?

¿Trabaja usted a veces más de 14 horas en un día?

- En caso afirmativo, ¿trabaja usted a veces hasta que se agota?
- En caso afirmativo, ¿trabaja usted a veces toda una noche y todo un día?
- En caso afirmativo, ¿qué pasa si usted pide tomar un descanso?
- En caso afirmativo ¿se le concede tiempo libre más tarde para compensar las horas de descanso de las que no pudo disfrutar?

Cuando usted está faenando ¿puede hacer una pausa para comer?

Si el buque permanece en el mar durante una semana ¿dispone usted de un día de descanso suplementario (es decir, al menos 77 horas de descanso por semana)?

¿Cómo sabe usted, o el capitán o patrón, cuántas horas ha trabajado?

¿Puede usted describir su horario de trabajo cuando la embarcación está en un puerto, pero la tripulación sigue trabajando?

¿A veces, puede consultar usted el registro de horas de trabajo del buque?

- En caso afirmativo, ¿son correctas las horas registradas?

¿Alguna vez ha tenido usted que exponer un problema sobre las horas de trabajo o de descanso al chieu, capitán o patrón, o propietario de la embarcación?

¿Cómo se resolvió el problema?

- De no haber surgido ningún problema ¿qué cree usted que ocurriría si plantea un problema sobre su remuneración?

Licencias, vacaciones

En el curso de una semana ¿le conceden a usted un día libre, ya sea en el mar o en un puerto?

¿Ha solicitado usted, alguna vez, al propietario, el capitán o patrón o el chieu tiempo libre por motivo de lesión o enfermedad?

¿Se le ha permitido disfrutar del tiempo libre a que usted tiene derecho (hasta 30 días cada año)?

- ¿Recuerda usted si continuaron pagándole durante los días en que estuvo enfermo?

Si el buque tiene un problema y no puede faenar ¿sigue usted recibiendo su remuneración?

En un año de trabajo ¿pudo disfrutar de 30 días de vacaciones y recibir íntegramente su salario mensual?

Alimentos e higiene

- ¿Puede usted hablarme de los alimentos disponibles a bordo de la embarcación?
- ¿Ocurre a veces que se agotan los alimentos frescos?
 - Cuando esto sucede ¿cuántos días transcurren sin alimentos frescos en la embarcación (además del pescado)?
- ¿Le inquieta a usted la posibilidad de que, a veces, los alimentos a bordo de la embarcación no estén limpios?
- ¿Cuándo fue la última vez que alguien se enfermó tras haber consumido alimentos a bordo de la embarcación?
- ¿Puede usted hablarme del agua potable a bordo?
- ¿Cómo se conserva y se comparte el agua potable?
 - ¿Alguna vez se ha acabado el agua potable?
- ¿Cuándo fue la última vez que alguien se enfermó como consecuencia de haber bebido agua a bordo de la embarcación?
- ¿Sería mejor si hubiera más alimentos y agua a bordo de la embarcación?
- ¿Compra usted parte de su propia comida o agua a bordo de la embarcación? ¿Por qué?
- ¿Hay un retrete en la embarcación, y pueden utilizarlo los pescadores?
- ¿Hay en el buque un lugar separado para preparar los alimentos? De haberlo ¿considera usted que ese lugar está suficientemente limpio?
- ¿Hay a bordo un lugar para servirse los alimentos, separado de los espacios de trabajo?
- ¿Hay también agua para lavar y limpiar las ropas y la vajilla?
- ¿Se ha agotado esa agua alguna vez?
- ¿Hay a bordo utensilios de limpieza que ayuden a evitar que el suelo de los espacios de trabajo sea demasiado resbaladizo?
- ¿Se mantienen limpios los espacios de trabajo, a fin de evitar los resbalones y caídas?
- ¿Hay a bordo un bote salvavidas que permita alejarse de la embarcación de pesca en casos de emergencia, como los incendios?
- ¿Sabe usted lo que se debe hacer en caso de incendio a bordo de la embarcación, o de mal tiempo?

Seguridad y atención médica

- ¿Puede usted hablarnos de la última vez en que alguien se lesionó a bordo de la embarcación?
- ¿Se han lesionado otros miembros de la tripulación? ¿En qué circunstancias?
- ¿Hay situaciones de violencia en su trabajo (por parte de otros trabajadores, el capitán o patrón, el chieu o el propietario)?
- ¿Hay amenazas de violencia en su trabajo?
- ¿Se ha formado a alguien en el buque para prestar primeros auxilios y prescribir medicamentos? ¿Quién es esa persona?
- ¿Contiene el botiquín artículos útiles para tratar lesiones y enfermedades?
- ¿Después de los viajes, se reponen los artículos utilizados en el botiquín?
- ¿Han sufrido los tripulantes lesiones o enfermedades cuyo nivel de gravedad ha exigido que el buque regrese a puerto?
- ¿Ha aceptado el capitán o patrón que el buque regrese a puerto al surgir emergencias?
- ¿Es fácil conseguir tratamiento médico en los puertos?
- ¿Quién paga el tratamiento médico si la lesión o enfermedad tienen su origen en el trabajo?
- ¿Sabe usted si los pescadores que han sufrido lesiones graves en el trabajo han sido indemnizados?
- ¿Tiene usted conocimiento de pescadores que hayan fallecido cuando el buque se encontraba en el mar?
- ¿Qué se hizo con su cuerpo?
- ¿Se ha desembarcado en un puerto o transferido a otro buque a algún pescador enfermo o lesionado?
- ¿Cómo regresó esta persona al puerto de origen?
- ¿Hay en el buque botes salvavidas?
- ¿Sabe usted lo que se debe hacer en caso de mal tiempo (si la embarcación zozobra) y de incendio?
- ¿Lleva el buque un extinguidor de incendios que funcione correctamente?
- ¿Sabe usted nadar?

Artes de pesca y formación	<p>¿Han sido usted u otras personas lesionados como consecuencia de la vetustez o el mal estado de las artes de pesca?</p> <p>¿Presentan problemas las artes de pesca o herramientas que usted está utilizando?</p> <p>¿Ha recibido usted una formación adecuada sobre la manipulación del equipo que utiliza?</p> <p>¿Son reparadas las herramientas tan pronto como se deterioran?</p> <p>¿Dispone usted a bordo de alumbrado suficiente para su trabajo? ¿Se producen accidentes de trabajo por la noche?</p> <p>¿Tiene un «amigo» o forma parte de un «sistema de compañeros» para ayudar a preservar la seguridad de otros pescadores en el trabajo?</p> <p>¿Se utilizan sustancias químicas a bordo de la embarcación?</p> <p>¿Han recibido los pescadores una formación sobre la utilización segura de las sustancias químicas?</p> <p>¿Ha recibido la tripulación los implementos de trabajo siguientes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Botas de seguridad • Guantes • Protectores auditivos • Ropa de protección, con inclusión de máscaras para protegerse de las sustancias químicas y la pintura • Chalecos salvavidas <p>¿Tiene usted que pagar alguno de estos implementos, con inclusión de los guantes, ya sea en el mar o en los puertos?</p> <p>Si usted manipula una máquina a bordo de la embarcación ¿sabe cómo detenerla en caso de emergencia?</p> <p>¿Está equipada la embarcación con un dispositivo de alarma y un sistema de comunicación en caso de emergencia?</p>
Trabajo forzoso	
Trabajo involuntario	<p>¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿quién le obligó a trabajar en este buque (el propietario, el capitán o patrón, el chieu, un intermediario, sus padres)? <p>¿Se considera usted libre para dejar su empleo? De no ser así, ¿cómo lo explica?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si no se considera libre, ¿qué ocurriría si usted tratara de dejar su trabajo? <p>¿Hay otras personas en su buque que desearían dejarlo?</p> <p>Si es así, ¿por qué no han dejado ya el buque?</p> <p>¿Alguna vez, se han encontrado usted u otros pescadores aislados o aprisionados a bordo de la embarcación o en un puerto?</p>
Violencia/amenazas	<p>¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿quién le obligó a trabajar en este buque (el propietario, el capitán o patrón, el chieu, un intermediario, sus padres)? <p>¿Se considera usted libre para dejar su empleo? De no ser así, ¿cómo lo explica?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si no se considera libre, ¿qué ocurriría si usted tratara de dejar su trabajo? <p>¿Hay otras personas en su buque que desearían dejarlo?</p> <p>Si es así, ¿por qué no han dejado ya el buque?</p> <p>¿Alguna vez, se han encontrado usted u otros pescadores aislados o aprisionados a bordo de la embarcación o en un puerto?</p>
Retenciones salariales, deudas	<p>¿Es una parte de su remuneración retenida por el propietario, el capitán o patrón o el chieu?</p> <p>¿Le debe usted dinero al propietario, el capitán o patrón, el chieu, o a un intermediario?</p> <p>¿Para qué ha pedido el préstamo (no es lo mismo que un anticipo sobre el salario)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿A quién le debe usted dinero? • ¿Cuánto dinero debe usted? • ¿Cuándo terminará de pagar su deuda? • ¿Se le ha cobrado un recargo/interés suplementario? • ¿Es debido a la deuda que usted no se enrola en otra embarcación o no regresa a su hogar? <p>¿Le pagan a usted por medio de una tarjeta bancaria o una tarjeta de cajero automático, y no en efectivo?</p> <p>¿Tiene usted un número de código para su tarjeta bancaria?</p> <p>¿Tiene usted control de su tarjeta en todo momento?</p> <p>¿Conserva usted consigo su pasaporte/tarjeta de identidad/tarjeta de embarque?</p> <p>De no ser el caso ¿le resulta siempre fácil acceder a sus documentos? ¿Dónde se guardan?</p>

Trabajo infantil

- ¿Sabe usted si hay a bordo del buque trabajadores menores de 18 años?
- ¿Hay a bordo trabajadores que, por su aspecto, pudieran ser menores de 18 años?
- ¿Sabe usted si hay jóvenes trabajadores a bordo de otros buques? ¿En qué buques?

Libertad de asociación y libertad sindical; quejas

- ¿Existe un sindicato o una organización que presta ayuda a los trabajadores a bordo de su embarcación?
 - En caso afirmativo ¿de qué tipo de organización se trata (por ejemplo, un sindicato portuario, o un sindicato de gremio que ofrece servicios de bienestar y asistencia a los pescadores)?
- ¿Hay a bordo un representante del personal ante el chieu, el capitán o patrón, el propietario o los funcionarios gubernamentales?
 - En caso afirmativo, ¿quién es este representante y cómo fue designado (por ejemplo, es una persona distinta del chieu)?
- Cuando usted tiene un problema en el trabajo, ¿a quién recurre para buscar una solución?
- ¿Los pescadores en su buque han expuesto antes un problema al propietario, el capitán o patrón, o el chieu?
- ¿De qué problema se trataba?
- ¿Cuál fue la respuesta, o la solución?
- ¿Ha ocurrido que los pescadores se hayan negado a trabajar o a embarcar?
- En caso afirmativo, ¿cuál fue el motivo y qué ocurrió?
- ¿Le ha pedido el propietario/capitán o patrón/chieu que no se reúna con miembros de ninguna organización?

Discriminación

- ¿Reciben todos los trabajadores en el buque el mismo trato (por ejemplo, en cuanto a las tareas asignadas, el equipo, las sanciones, o la cantidad de alimentos y el tiempo fijado para tomar las comidas)?
 - De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué (por ejemplo, en función del país de origen, la religión, la orientación sexual, o la relación con el chieu o el capitán o patrón)?
- ¿Reciben la misma remuneración todas las personas que efectúan el mismo tipo de trabajo?
 - De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué?
- ¿Se dan casos de acoso o de abuso verbal a bordo de la embarcación?
 - En caso afirmativo, ¿cuáles son los términos injuriantes empleados? (es importante indicar las palabras exactas, y no limitarse a decir que se profirieron “palabras groseras”)

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- Los alimentos y el agua potable no tienen valor nutritivo suficiente y son escasos para los pescadores del buque.
- Los pescadores deben pagar por la comida o el agua, a menos que dichos costos se recuperen como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.
- Las instalaciones del servicio de fonda no son higiénicas o no son aptas para su finalidad, por otros motivo.

Fuentes de información para los inspectores:

- Planes de menús, junto con la observación visual de las existencias de víveres y de las áreas de almacenamiento, para asegurar que los alimentos se suministren en cantidad suficiente, que tengan una calidad y un valor nutritivo adecuados (por ejemplo, que no estén caducados) y que sean variados.
- Entrevistas en privado con un número representativo de pescadores para asegurarse de que los víveres y el agua potable tienen una calidad adecuada y se sirven en cantidad suficiente, y de que de que no se les cobra por los alimentos (salvo si existe una disposición para recuperar tales costos).



Ejercicio 4.12

TÍTULO	Verificación del suministro de alimentos y agua potable
OBJETIVOS	Asegurarse de que los inspectores conozcan los requisitos en relación con los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros, y lo que constituyen alimentos de valor nutritivo y de calidad y cantidad suficientes.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, debatir:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué son, en su opinión, alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes? • ¿Qué pruebas de la calidad del agua potable debe proporcionar un capitán o patrón al inspector? • ¿Quién realiza dichas pruebas y con qué frecuencia? • ¿Cómo inspecciona y controla las condiciones de higiene en las áreas de cocina? • ¿Qué medidas tomaría en caso de que no se suministran alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, y de que se suministren cantidades de agua escasas y/o agua de mala calidad y anti-higiénica para beber? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 27 y anexo III.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.16.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de identificar lo que constituyen alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, y son capaces de verificar que son suministrados junto con el agua potable a bordo de los buques pesqueros.

En el Convenio núm. 188 se dispone que los propietarios de los buques deben asegurar lo siguiente:

- que los alimentos que se sirven a bordo de los buques pesqueros son de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes, y
- que se lleva a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada.

Los alimentos y el agua potable deberán ser provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. (Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador).

4.15 Alojamiento (artículos 25, 26, 28 y anexo III)

Dado que el buque pesquero no es solo el lugar donde los pescadores llevan a cabo su trabajo, sino también el lugar donde viven cuando están embarcados y, a veces, cuando el buque está amarrado en puerto, disponer de un alojamiento de buena calidad es otro elemento esencial de las condiciones de trabajo decentes.

El Convenio núm. 188 establece los requisitos en materia de alojamiento aplicables a los buques pesqueros existentes, los buques nuevos y los buques que han sido objeto de transformaciones importantes.

El alojamiento a bordo de los buques pesqueros debe ser seguro y convenientemente habitable, y cumplir con los requisitos del Convenio núm. 188; su suministro incumbe a la responsabilidad del propietario del buque pesquero.

De acuerdo con el artículo 26 del Convenio núm. 188, el alojamiento abarca: el mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina, en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general; la ventilación, la calefacción, la refrigeración del ambiente y la iluminación; la mitigación de los ruidos y vibraciones excesivos; la ubicación, tamaño, materiales de construcción,

mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento; las instalaciones sanitarias, incluidos los retretes y las instalaciones para lavarse; el suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y las instalaciones para la atención de los pescadores enfermos o lesionados.

El Convenio núm. 188 es un instrumento flexible, que reconoce que los requisitos en materia de alojamiento aplicables a los buques de gran tamaño o a los que permanecen en el mar durante periodos prolongados pueden no ser pertinentes para los buques más pequeños o los que permanecen en el mar durante periodos muy breves. El Convenio fija las dimensiones mínimas de ámbitos como los dormitorios en los buques de gran tamaño, pero es menos específico por lo que se refiere a las embarcaciones pequeñas. Los requisitos que fijan dimensiones específicas para los dormitorios se aplican a los buques de construcción reciente, pero no a los buques que ya están en servicio en el momento de la ratificación del instrumento. El tema del alojamiento a bordo de buques pesqueros nuevos o de buques que han sido objeto de transformaciones importantes se aborda específicamente en el anexo III del Convenio.

Los inspectores deberían esforzarse particularmente por detectar deficiencias, como, por ejemplo:

- El número o el tamaño de los dormitorios (incluida la altura libre) no están en conformidad con los requisitos nacionales por los que se aplica el Convenio núm. 188.
- La ubicación de los dormitorios en el buque pesquero no cumple los requisitos nacionales por los que se aplica el Convenio núm. 188.
- Hay literas asignadas a más de un pescador.
- Las instalaciones recreativas no están en conformidad de los requisitos nacionales por los que se aplica el Convenio núm. 188.
- La calefacción, la iluminación o la ventilación son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- Las instalaciones sanitarias son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- El alojamiento o las instalaciones recreativas de los pescadores no se mantienen en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad.
- Ni el capitán o patrón ni otra persona que actúa bajo sus órdenes realiza inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento de los pescadores (en los buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- Las instalaciones de lavandería son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- Los espacios de alojamiento de los pescadores están expuestos a niveles peligrosos de ruido y vibraciones.
- En un buque de eslora igual o superior a 45 metros (o de arqueado bruto igual o superior a 950) no se dispone de una enfermería separada.

Fuentes de información para los inspectores:

- Los registros de a bordo (en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros o de arqueado bruto igual o superior a 300), en los que se muestre que se han llevado a cabo inspecciones frecuentes del alojamiento, los alimentos y el agua potable, ya sea por el propio capitán o patrón o bajo las órdenes de este, con inclusión de toda medida que se haya adoptado para remediar las deficiencias encontradas.
- El plan del buque pesquero, en caso de que se disponga de uno, en el que se indiquen sus dimensiones y se especifique el uso previsto para cada cuarto o espacio.
- La lista de tripulantes, para comparar el número de personas a bordo con el número de dormitorios y literas (véase el artículo 15 del Convenio núm. 188).
- La documentación sobre las quejas y los procedimientos para tramitar las mismas.

- La documentación en que se constate que en el buque pesquero se están adoptando medidas para reducir los niveles de ruido y vibraciones en los espacios de alojamiento de los pescadores.
- Las entrevistas con los pescadores acerca de su alojamiento y con el capitán o patrón acerca de las inspecciones y los procedimientos previstos a bordo para atender las quejas sobre el alojamiento.

Ejercicio 4.13



TÍTULO	Verificación del alojamiento provisto y de su calidad
OBJETIVOS	Asegurar que los inspectores estén familiarizados con los requisitos en materia de alojamiento en buques pesqueros de distinta antigüedad y tamaño, y que naveguen ya sea en aguas costeras o en alta mar. Contribuir a dar orientaciones a los inspectores sobre la mejor forma de mejorar la calidad del alojamiento a bordo de los buques.
TAREAS	En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes: <ul style="list-style-type: none"> • Sobre la base de su experiencia, ¿cuál es el nivel de calidad —o de falta de calidad— del alojamiento proporcionado en buques de distinta antigüedad y tamaño? • ¿Cuáles son los problemas de alojamiento que usted encuentra habitualmente en las inspecciones? ¿Cuál es el motivo de queja más frecuente señalado por los pescadores? • ¿Cómo aborda usted los problemas de ruido y vibraciones? • ¿Cómo colabora usted con los capitanes o patrones y los propietarios de buques a fin de introducir mejoras en la calidad del alojamiento? Desígnese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 25, 26, 28 y anexo III. <i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i> , de la OIT, sección 3.2.17.
RESULTADOS	Los inspectores se han familiarizado con los requisitos en materia de alojamiento en los buques pesqueros y han recibido formación sobre la manera de verificar que el alojamiento provisto y su calidad cumplen con dichos requisitos.

4.16 Atención médica (artículos 29–30)

La pesca es una ocupación de alto riesgo, en la que se registran algunas de las tasas más altas de lesiones y muerte en el trabajo. En caso de accidente, enfermedad u otros problemas sanitarios a bordo, los pescadores pueden encontrarse muy lejos de los centros de asistencia, en distancia y en tiempo. Por lo tanto, es importante asegurar que todos los buques dispongan a bordo del equipo médico y la asistencia sanitaria apropiados, puedan comunicarse con personas y servicios en tierra capaces de orientarlos y tengan acceso a atención médica una vez que lleguen a un puerto. El equipo y los suministros médicos que se exigen a bordo de un buque pesquero se determinan en función del tamaño del buque, del número de pescadores embarcados y de la duración del viaje.

Los inspectores deberían esforzarse por asegurar que en los buques pesqueros se cumplan la legislación nacional y otras medidas estipuladas en el Convenio núm. 188 en lo que concierne a la atención médica, el equipo y los suministros médicos, el tratamiento y asesoramiento médicos, la comunicación con personal médico debidamente formado y calificado y la presencia de este personal a bordo.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- La solicitud presentada por un pescador para recibir tratamiento médico en tierra tras sufrir lesiones o una enfermedad grave fue rechazada por el capitán o patrón y/o el propietario del buque pesquero.
- A un pescador no se le prestó una atención médica apropiada a bordo.

- Contrariamente a lo que dispone la legislación nacional, a bordo del buque no hay una persona que pueda prestar atención médica o primeros auxilios, y esté debidamente calificada para hacerlo.
- El equipo o los suministros médicos no son apropiados para las necesidades sanitarias a bordo del buque.
- Los suministros médicos están caducados.
- No se dispone de instrucciones para la utilización del equipo médico, o las instrucciones están escritas en un idioma que los pescadores designados para prestar primeros auxilios o atención médica a bordo no comprenden.
- En el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se dispone de una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente (o de un ejemplar de la Guía médica internacional de a bordo).
- En el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, a los pescadores se les cobra la atención médica que reciben a bordo o en un puerto extranjero.

Fuentes de información para los inspectores:

- El registro médico.
- Las listas de los equipos y suministros médicos a bordo (lista comercial, de haberla).
- Los documentos en que consten los resultados de la inspección de los equipos y los suministros médicos a bordo efectuada por el capitán o patrón.
- El certificado del botiquín médico, cuando exista.
- La lista de tripulantes (que indica el número de miembros de la tripulación).
- Las entrevistas con el pescador (los pescadores) que ha(n) sido capacitado(s) para prestar primeros auxilios y otras formas de atención médica, a fin de evaluar su nivel de competencias.

Ejercicio 4.14



TÍTULO	Verificación de la prestación de atención médica
OBJETIVOS	Asegurar que los inspectores conozcan las necesidades de atención médica a bordo de los buques, tanto con respecto al equipo y las instalaciones médicas estándar como a la formación que deben tener los miembros de la tripulación capacitados para prestar primeros auxilios, y a las disposiciones para casos de urgencia médica.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los equipos e instalaciones médicas básicos que deberían proveerse en buques de distintos tamaños? • ¿Cómo se debe proceder para evaluar el nivel de competencia del (de los) miembro(s) de la tripulación capacitados para prestar primeros auxilios? • ¿Cómo verifica usted conjuntamente con el capitán o patrón que dispone de procedimientos adecuados para proporcionar tanto atención médica rutinaria como atención de urgencia? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 29 y 39.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.15.</p>
RESULTADOS	Los inspectores saben cuál es el equipo médico requerido a bordo de los buques pesqueros y son capaces de verificar la prestación de atención médica a bordo.

Según el Convenio núm. 188, se debe proporcionar atención médica a bordo, o en los puertos extranjeros donde hayan desembarcado, a todos los pescadores que trabajan en los buques, sin costo alguno para los trabajadores. Los pescadores tienen derecho a tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente para recibir dicho tratamiento si sufren de lesiones o enfermedades graves.

Tomando en consideración el número de pescadores a bordo, la zona de las operaciones de pesca y la duración del viaje, los requisitos básicos del Convenio núm. 188 son los siguientes:

- ▶ El buque pesquero deberá llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados.
- ▶ Todos los equipos y suministros médicos que se lleven en el buque deberán ir acompañados de instrucciones en un idioma y formato que resulten comprensibles para los pescadores a bordo.
- ▶ El buque pesquero deberá llevar a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y los suministros médicos embarcados.
- ▶ El buque pesquero deberá estar equipado para comunicarse con los servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico adecuado.

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

- ▶ Incumbirá a la autoridad competente determinar cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo, y estos serán debidamente conservados e inspeccionados.
- ▶ Los buques pesqueros deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o 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 para buques en el mar 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.

Responsabilidades de los inspectores. El inspector debería verificar:

- ▶ Que el equipo y los suministros médicos están en conformidad con las normas establecidas por la autoridad competente;
- ▶ Que hay a bordo una o más personas formadas para prestar primeros auxilios;
- ▶ Dónde se prestó atención médica, cuál o cuáles fue(ron) la(s) medida(s) adoptada(s), y cuáles fueron los resultados de la atención médica, y
- ▶ Que los pescadores saben que tienen derecho a recibir tratamiento en tierra oportunamente.

Requisitos adicionales aplicables a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros. El inspector debería verificar que:

- ▶ El equipo y los suministros médicos que deben llevarse a bordo son los que ha prescrito la autoridad competente;
- ▶ El equipo y los suministros médicos que se llevan a bordo son debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad;
- ▶ Los buques pesqueros llevan a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la Guía médica internacional de a bordo;

- Los buques pesqueros tienen acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluye el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;
- Los buques pesqueros llevan a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se puede obtener asesoramiento médico, y
- Se proporciona atención médica gratuita a los pescadores cuando estos se encuentran a bordo o han sido desembarcados en un puerto extranjero.

4.17 Remuneración de los pescadores (artículos 23 y 24)

Los pescadores pueden ser remunerados con arreglo a diversos métodos. En general, hay dos tipos principales de remuneración: el salario establecido y el sistema de reparto de las capturas («a la parte»). Con arreglo a este sistema, se considera que la pesca es una empresa de riesgo compartido en la que el ingreso de cada trabajador corresponde a una proporción del valor de las capturas. Asimismo, la remuneración de algunos pescadores puede efectuarse mediante una combinación de los dos tipos antes señalados, a saber, un salario base (mínimo) que se complementa con un importe calculado en proporción de la captura o con primas. Los inspectores tienen que verificar cuál es (cuáles son) el (los) método(s) de remuneración que se aplican en los buques pesqueros que controlan a fin de comprobar si se cumplen las disposiciones del Convenio núm. 188.

El artículo 23 del Convenio núm. 188 se aplica únicamente a los pescadores asalariados. Para estos pescadores deberían adoptarse leyes u otras normativas que garanticen que sean remunerados de forma regular.

El artículo 24 del Convenio rige para todos los pescadores, y exige que los Estados Miembros de la OIT garanticen que todos los pescadores puedan transferir a sus familias respectivas, sin costo alguno, las remuneraciones percibidas.

La cuestión de la inspección de los salarios o remuneraciones se aborda en las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, sección 3.2.10.

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- Los pescadores asalariados no son remunerados mensualmente, y tampoco según otro intervalo regular.
- El salario aplicado no corresponde al importe establecido por ley o en el acuerdo de trabajo de los pescadores.
- Los pescadores no disponen de medios para transferir a sus respectivas familias las remuneraciones percibidas.
- A los pescadores se les cobra la transferencia de sus remuneraciones.

Fuentes de información para los inspectores:

- Los acuerdos de trabajo de los pescadores (en los que se detallan el sistema y el método de remuneración).
- La lista de tripulantes (en la que se especifican las funciones de los pescadores a bordo).
- Las nóminas o las hojas de pago de los pescadores, cuando estén disponibles.
- Los comprobantes de transferencias bancarias y hojas de salario, cuando estén disponibles.
- Los convenios colectivos.

- Las entrevistas de los inspectores con los pescadores, realizadas para comprobar la exactitud y puntualidad de los pagos, los descuentos salariales que se hayan efectuado y los medios disponibles para transferir a sus familias las remuneraciones percibidas.

La Recomendación núm. 199 de la OIT contiene otras orientaciones sobre la remuneración de los pescadores (párrafos 14 y 15). En relación con las remuneraciones, el párrafo 12 de la Recomendación preconiza que se ponga a disposición del pescador una hoja de servicios.

Ejercicio 4.15



TÍTULO	Verificación del pago de los salarios
OBJETIVOS	<p>Ayudar a los inspectores a reunir información sobre los diversos sistemas de remuneración utilizados en la pesca, y a comprenderlos.</p> <p>Ayudar a los inspectores a comprender las distintas formas de cálculo de los pagos, con inclusión de los descuentos salariales.</p> <p>Ayudar a los inspectores a aprender la forma más adecuada de gestionar los conflictos a propósito de los salarios.</p>
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son los distintos sistemas de pago del salario en la pesca? ¿Qué artículos del Convenio núm. 188 se aplican (23, 24 o ambos) cuando la forma de pago es una combinación de salario regular y una proporción de la venta de las capturas? • ¿Con qué regularidad se pagan los salarios: mensualmente o según otro intervalo? • En caso de conflicto a propósito de las remuneraciones, ¿qué consejo daría usted a los pescadores para solucionar el problema? • ¿Cómo se puede verificar si: <ul style="list-style-type: none"> - los salarios legales o convenidos se han pagado efectivamente? - los pescadores conocen la forma en que se calculan sus salarios? - los descuentos aplicados por el propietario del buque son legales? - los pescadores pueden transferir a sus familias los salarios percibidos, sin costo alguno para ellos? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículos 23–24</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, Sección 3.2.10.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de identificar los medios de pago utilizados en el sector de la pesca y de verificar que los pescadores han recibido sus salarios en conformidad con la legislación.

Los requisitos básicos sobre remuneración contenidos en el Convenio núm. 188 son dos, a saber, que a los pescadores que perciben un salario se les debe garantizar un pago mensual o según otro intervalo regular (artículo 23), y que los propietarios de buques pesqueros deben asegurar que los pescadores puedan transferir a sus familias la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, sin costo alguno para los pescadores (artículo 24).

El Convenio prevé las obligaciones de los inspectores. Ahora bien, dado que existen diversos sistemas de remuneración a bordo de buques pesqueros, los inspectores tienen que estar familiarizados con su funcionamiento y verificar cuál es (cuáles son) el tipo (los tipos) de sistemas de remuneración que rigen para los buques pesqueros que deben inspeccionar. Asimismo, deberán tener presente que hay diferentes tipos de acuerdos en el sector de la pesca, ya que algunos pescadores reciben un salario regular, otros, un pago calculado únicamente en proporción a la venta de las capturas, y otros, una remuneración basada en una combinación de ambos métodos. Algunos pescadores también pueden recibir primas (por ejemplo, por la localización de peces).

Los inspectores deberían verificar que la parte de los salarios devengados que puede determinarse por adelantado (es decir, los salarios regulares) se pague mensualmente o según otro intervalo regular. Asimismo, los inspectores deberían verificar que los pescadores pueden transferir a sus familias la totalidad o parte de sus salarios, sin costo alguno para ellos.

4.18 Edad mínima para el empleo (artículo 9)

Habida cuenta de la complejidad inherente a la verificación de la edad mínima para el empleo en la pesca, es posible que el formador tenga que explicar más detalladamente este tema y referirse a los convenios de la OIT que tratan del trabajo infantil —el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182)—, en consonancia con la legislación nacional.

Otras notas explicativas útiles para el formador son las siguientes.

«La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años» (Convenio núm. 188, artículo 9, párrafo 1).

Existen, sin embargo, varias exenciones (excepciones) y prohibiciones con respecto a esta edad mínima de 16 años, que requieren remitirse i) a otros convenios de la OIT y ii) a otras leyes y normativas nacionales.

Exención 1: «[L]a autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria (es decir, que hayan dejado la enseñanza) prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca» (artículo 9, párrafo 1).

Dicho esto, incluso esta edad de 15 años admite una salvedad (reserva). Con respecto a los menores que han cumplido 15 años y están escolarizados, el Convenio núm. 188 contiene una disposición que autoriza los «trabajos livianos». Dichos «trabajos livianos» no deberían entenderse como una forma de empleo, ya que la citada disposición del Convenio núm. 188 se aplica únicamente a los menores que siguen escolarizados.

Exención 2: «La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los periodos de descanso obligatorios».

4.18.1 Prohibición 1: El trabajo infantil peligroso

En su artículo 9, párrafo 3, el Convenio núm. 188 de la OIT estipula que «[L]a edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años».

Esta disposición se adaptó de otra que figura en el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), de la OIT. Una de las peores formas de trabajo infantil —que se designa habitualmente como «trabajo infantil peligroso»— está definida en el apartado d) del artículo 3 del Convenio núm. 182 como «el trabajo que, por su naturaleza o por las condiciones en que se lleva a cabo, es probable que dañe la salud, la seguridad o la moralidad de los niños». Aun cuando se observa una pequeña diferencia de redacción entre estos dos convenios, el significado es el mismo. Las actividades que constituyen **trabajo infantil peligroso están prohibidas para toda persona menor de 18 años**. Los Estados que han ratificado el Convenio núm. 182 han establecido una lista de trabajo infantil peligroso (el título exacto de la lista respectiva difiere entre los países), en la que se definen las actividades consideradas como peligrosas y, a veces, los ámbitos laborales en los que no se permite que trabajen personas menores de 18 años.

Sin embargo, esta disposición legal admite salvedades:

«La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del [...] artículo 9 a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes, y de que estos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad» (Convenio núm. 188, artículo 9, párrafo 5). Obsérvese que solo la autoridad competente está facultada para disponer exenciones o para delegar en los empleadores atribuciones para hacerlo.

4.18.2 Prohibición 2: Trabajo nocturno

El Convenio núm. 188, artículo 9, párrafo 6, estipula lo siguiente: «Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para **trabajar de noche**».

- ▶ «[E]l término 'noche' se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales [y] [c] omprenderá un periodo de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada».
- ▶ Sin embargo, la autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando: a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

Entre las fuentes de información para los inspectores se incluyen las siguientes:

- ▶ En el caso de los Estados que han ratificado el Convenio núm. 182 de la OIT, la lista nacional relativa al trabajo infantil peligroso, en la que figuran las tareas en la pesca que están prohibidas a todas las personas menores de 18 años.
- ▶ La lista de los tripulantes y sus pasaportes, cédulas de identidad u otros documentos oficiales (por ejemplo, las libretas marítimas) en los que consta la fecha de nacimiento de los pescadores.
- ▶ El calendario de trabajo de los pescadores que han cumplido la edad mínima para el empleo, pero son menores de 18 años, a fin de determinar qué horario laboral cumplen y cuál es la naturaleza de su trabajo.
- ▶ Los partes de accidentes recientes y los informes del comité de seguridad y salud, para determinar si han sido afectados pescadores que han cumplido la edad mínima para el empleo, pero son menores de 18 años.
- ▶ Las entrevistas con jóvenes pescadores (que han cumplido la edad mínima legal para el empleo) y con pescadores adultos (las primeras deberían desarrollarse, según proceda, en presencia de un testigo independiente).



Ejercicio 4.16

TÍTULO	Verificación de la edad mínima legal de admisión al empleo
OBJETIVOS	Asegurar que los inspectores verifiquen si se cumplen la legislación y otras normativas nacionales por las que se aplican el Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138), y el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), de la OIT.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuál es la edad mínima legal de admisión al empleo en la industria, el comercio y la agricultura en su país? • ¿Cómo debería aplicar usted la edad mínima legal de 16 años en su país, en particular teniendo en cuenta todas las exenciones (excepciones) y prohibiciones? • ¿Cómo debería usted proceder para determinar si a un pescador menor de 18 años se le han asignado tareas prohibidas para personas de esa edad? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 9.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.6.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de verificar si en los buques se cumplen los requisitos relativos a la edad mínima legal de admisión al empleo.

El requisito básico contenido en el Convenio núm. 188 establece que «(l)a edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años» (artículo 9, párrafo 1).

Dicho esto, hay una serie de exenciones y prohibiciones con respecto a esta edad mínima de 16 años que exigen remitirse a: i) otros convenios de la OIT y ii) otras leyes nacionales. El formador puede explicarle cuáles son estas exenciones y prohibiciones.

El inspector debería verificar la edad de los jóvenes miembros de la tripulación sirviéndose de las fuentes de información y entrevistas pertinentes que se indican más arriba.

Los inspectores deberían estar alerta con respecto a las deficiencias que pueda haber, como, por ejemplo:

- Una persona menor de 15 años trabaja en la pesca.
- Una persona que ha cumplido 15 años, pero es menor de 16, trabaja en la pesca sin una autorización extendida por la autoridad o autoridades competentes.
- Un pescador menor de 18 años trabaja por la noche sin una autorización extendida por la autoridad o autoridades competentes.
- Un pescador que ha cumplido 15 años (y que por lo tanto puede ser empleado legalmente), pero es menor de 18, efectúa tareas que figuran en la lista nacional de trabajo infantil peligroso y que, en consecuencia, le están prohibidas.

4.19 Contratación y colocación de los pescadores (artículo 22, párrafos 1 a 3)

La contratación de pescadores, sobre todo de pescadores migrantes extranjeros, puede ser un tema complejo, en el que suelen plantearse problemas relativos a la explotación de los trabajadores. Los candidatos a pescador pueden conseguir trabajo a bordo de un buque pesquero de diversas maneras. Por ejemplo, pueden encontrar un puesto preguntando a otras personas, o buscando un primer empleo en buques matriculados en puertos locales y dedicados a la pesca costera. Asimismo, pueden recurrir a servicios públicos o privados, como, por ejemplo, los reclutadores de trabajadores⁶³, los servicios de contratación y colocación o las agencias de empleo privadas; estas últimas pueden seguir actuando como empleador directo del pescador cuando este trabaje a bordo de un buque.

Los servicios que atienden a los pescadores pueden cumplir funciones mucho más amplias que la simple contratación y el suministro de medios de transporte. En efecto, pueden actuar como empleadores directos en el marco de acuerdos de subcontratación con los propietarios de buques pesqueros. En cuanto a la contratación de pescadores, esta puede ser compleja, particularmente cuando los trabajadores migrantes son reclutados en el extranjero. La contratación en el extranjero puede crear situaciones ambiguas en cuanto a las obligaciones del empleador y el grado de responsabilidad que incumbe tanto del servicio que ha contratado al pescador como del empleador, y agravar la vulnerabilidad de los trabajadores ante la explotación, particularmente en el caso de los trabajadores migrantes contratados en el extranjero⁶⁴.

Las prácticas de contratación fraudulentas o problemáticas pueden abarcar casos como los siguientes: «el cobro de comisiones a los trabajadores; la elaboración de listas negras de trabajadores; las amenazas y la intimidación, incluido el maltrato verbal y psicológico; la violencia física y sexual; el engaño en relación con los contratos, los permisos de trabajo, los visados, las condiciones de vida y de trabajo, así como la no revelación de información importante; las restricciones a la libertad de movimiento; la retención de los documentos de identidad; la contratación de niños por debajo de la edad de trabajar; y la contratación de trabajadores para realizar trabajos peligrosos e inseguros». El cobro de comisiones excesivas por los servicios obtenidos de los reclutadores de trabajadores puede llevar a los pescadores a situaciones de servidumbre por deudas, explotación o trabajo forzoso⁶⁵.

La «Iniciativa sobre la contratación equitativa», de la OIT, reconoce que la contratación es un momento de gran riesgo para los trabajadores en situaciones de vulnerabilidad. En los Principios generales y directrices para la contratación equitativa se proporcionan orientaciones adicionales sobre la promoción y el logro de condiciones equitativas en materia de contratación⁶⁶.

Aun cuando el Convenio núm. 188 se centra en los Estados que se han dotado de un servicio público que ofrece contratación y colocación a los pescadores como parte de un servicio público de empleo general, disponible para todos los trabajadores y empleadores, también tiene en cuenta los servicios privados de contratación y colocación que dispongan de una licencia o certificación y estén reglamentados en conformidad con el Convenio. Concretamente, el Convenio núm. 188 estipula que todo Estado del

63 El término «reclutador de trabajadores» se utiliza en la Recomendación sobre el trabajo forzoso (medidas complementarias), 2014 (núm. 203), y puede referirse tanto a las entidades privadas como a las entidades públicas que ofrecen servicios de captación y contratación de trabajadores (en los *Principios generales y directrices para la contratación equitativa* (Ginebra, 2016) se utiliza el término «reclutador de mano de obra»). B. Andrees y otros sostienen que las entidades privadas pueden revestir muchas formas: formales (por ejemplo, inscritas en un registro con arreglo a la legislación comercial o de otra índole) o informales (no inscritas en ningún registro, como los subcontratistas informales), con fines de lucro (por ejemplo, las agencias que cobran por sus servicios) o benéficas (por ejemplo, los salones de empleo de los sindicatos) (véase *Regulating labour recruitment to prevent human trafficking and to foster fair migration: Models, challenges and opportunities*, OIT, Ginebra, 2015, pág. vii).

64 OIT: Trabajo decente para los pescadores migrantes (Ginebra, 2017).

65 *Ibid.*

66 OIT: *Principios generales y directrices para la contratación equitativa* (Ginebra, 2019).

pabellón que también haya ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), podrá atribuir, en virtud del mismo Convenio, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas.

Nota: El Convenio núm. 181 está complementado por la Recomendación sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 188). Dicha Recomendación proporciona orientaciones sobre la forma de aplicar las disposiciones del Convenio núm. 181, y podría ser útil para los Estados que se proponen llevar a cabo inspecciones sobre esta materia con respecto a los buques pesqueros. La Recomendación núm. 188 preconiza, por ejemplo, que «[l]os Miembros deberían adoptar las medidas necesarias y apropiadas para prevenir y eliminar las prácticas de las agencias de empleo privadas que no sean conformes a la deontología. Entre estas medidas pueden figurar leyes o reglamentos que establezcan sanciones, incluyendo la prohibición de las agencias de empleo privadas que lleven a cabo prácticas que no sean conformes a la deontología». La Recomendación núm. 188 también precisa que «[l]os trabajadores empleados por las agencias de empleo privadas [...] deberían tener, cuando sea conveniente, un contrato de trabajo escrito en donde se especifiquen sus condiciones de empleo. Como mínimo, estos trabajadores deberían ser informados de sus condiciones de empleo antes del inicio efectivo de su actividad».

Entre las funciones de los inspectores figuran las siguientes:

- Un aspecto esencial del trabajo de los inspectores consiste en clarificar si el pescador ha sido captado y colocado por un servicio privado (o «agencia de personal»), ya sea en el Estado del pabellón o en otro país, si mantiene una relación contractual con dicho servicio privado y, por consiguiente, si puede seguir empleado legalmente por dicho servicio (en otras palabras, si tiene una «relación de empleo» con el servicio privado).
- Al abordar esta cuestión, el inspector debería tener presente la definición de «propietario del buque» que figura en el Convenio núm. 188, artículo 1, apartado d): «la expresión propietario de buque pesquero designa al propietario de un buque de pesca 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, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero».

Los inspectores deberían estar alerta para detectar deficiencias como las que se ilustran en los ejemplos siguientes:

- Un servicio privado de empleo no ha respetado sus obligaciones contractuales para con el pescador en lo que atañe a aspectos tratados en la legislación nacional por la que se aplica el Convenio núm. 188, y el propietario del buque pesquero no ha asumido las responsabilidades de la agencia de empleo privada (por ejemplo, no ha repatriado al pescador, o no ha abonado a los pescadores los salarios o la remuneración que les corresponde en función del reparto de la captura).
- Las embarcaciones no llevan a bordo la documentación válida en la que conste la obligación contractual existente entre el propietario del buque pesquero y el servicio privado de empleo, en el caso de que el servicio privado de empleo preste servicios comprendidos en el ámbito del artículo 1, párrafo 1, apartado b), del Convenio núm. 181.
- Los trabajadores fueron contratados por servicios privados de empleo no autorizados en virtud de la legislación nacional.
- Los servicios privados de empleo exigen a los pescadores el pago de honorarios por su contratación.

Fuentes de información para los inspectores:

- ▶ El Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), de la OIT.
- ▶ El Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 22, párrafos 4 a 6.
- ▶ *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 3.2.8.
- ▶ La lista nacional de agencias de empleo privadas con licencia estatal, de haberla.
- ▶ El acuerdo de trabajo del pescador.
- ▶ El documento en que conste la relación contractual entre el propietario del buque pesquero y la agencia de empleo privada.
- ▶ Las entrevistas celebradas con pescadores, a fin de determinar si la agencia de empleo privada ha cumplido o no sus responsabilidades y si el propietario del buque pesquero ha asumido o no las obligaciones de la agencia de empleo privada.

Ejercicio 4.17



TÍTULO	Verificación de los procedimientos y condiciones de contratación, con inclusión de los que aplican las agencias de empleo privadas
OBJETIVOS	Asegurar que los inspectores conozcan los procedimientos de contratación correctos, así como la función que ejercen las agencias de empleo privadas.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué experiencia tiene usted con respecto a los procedimientos y condiciones de contratación de los pescadores? • ¿Cuál es su experiencia, de tenerla, en el trato con agencias de empleo privadas? • A su juicio, ¿se podrían introducir mejoras en los procedimientos de contratación para los pescadores? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	To be determined by the facilitator/trainer.
RECURSOS	<p>ILO Convention 188, Article 22(1)–(3)</p> <p>ILO <i>Guidelines on flag State inspection of working and living conditions on board fishing vessels</i>, Section 3.2.7</p> <p>ILO Private Employment Agencies Convention, 1997 (No. 181).</p> <p>National websites of the competent authority regarding the licensing or regulation of seafarer recruitment and placement services.</p>

Requisitos básicos del Convenio núm. 188: «Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá asegurarse de que este servicio forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por este» (Artículo 22, párrafo 1).

«Todo servicio privado de contratación y colocación de pescadores que desarrolle actividades en el territorio de un Miembro deberá operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas» (artículo 22, párrafo 2).

Está prohibido cobrar a los pescadores la utilización de estos servicios (es decir, no se les impondrá pago alguno por la obtención de un trabajo) (artículo 22, párrafo 3, apartado b)). Está prohibido que los servicios de contratación y colocación elaboren listas negras de pescadores (artículo 22, párrafo 3, apartado a)).

4.20 Agencias de empleo privadas (artículo 22, párrafos 4 a 6)

Véase también *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, de la OIT, sección 3.2.8.

Es importante que la autoridad o autoridades competentes indiquen claramente cuáles son las leyes o normativas del Estado del pabellón relativas a las agencias de empleo privadas que pueden aplicarse a los pescadores embarcados en buques del propio Estado del pabellón, e impartan orientaciones claras a sus inspectores sobre esta materia. En caso de duda, el inspector debe poder solicitar orientación a la sede de la autoridad competente.

En algunos países, los pescadores no son empleados ni contratados por el propietario del buque pesquero, o por un representante autorizado del propietario del buque pesquero, sino por una agencia de empleo privada (o agencia de personal, o de reclutamiento). En tales casos, la agencia de empleo privada, en su calidad de empleador directo, pone a los pescadores a disposición del propietario del buque pesquero, el que por su parte les asigna sus tareas y supervisa la ejecución de las mismas. Estas modalidades, sobre todo si son poco claras, pueden plantear dificultades a los pescadores en lo que atañe a ejercer sus derechos (por ejemplo, en casos de no pago de la remuneración o de abandono, o cuando se les deniega atención médica mientras se encuentran a bordo o después de haber desembarcado en un puerto extranjero).

El Convenio núm. 188 intenta solventar esta situación estableciendo claramente en su artículo 22, párrafo 4, que, en tales casos, la atribución por el propietario del buque pesquero de algunas de sus responsabilidades a una agencia de empleo privada no impedirá de modo alguno que un pescador que trabaja a bordo haga valer un derecho de privilegio marítimo sobre este buque pesquero. Además, en el párrafo 5 del mismo artículo 22 se dispone que «**el propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la 'empresa usuaria'**».

Esta materia también puede quedar sujeta a inspección por un Estado que suministra trabajadores para las tripulaciones. Como se ha señalado antes, un aspecto esencial es la clarificación de la relación de empleo (véase la sección 5.6), lo que en este caso significa que se debe determinar con plena transparencia, a partir de la documentación válida, cuáles son las funciones y responsabilidades del propietario del buque pesquero, del empleador (el que puede ser una agencia de empleo privada, una agencia de personal o una agencia de reclutamiento) y del pescador, a fin de asegurar que este último disfrute de la plena protección prevista en el Convenio núm. 188, con arreglo a las disposiciones de aplicación establecidas por los Estados.

4.21 Repatriación (artículo 21)

El derecho de la gente de mar a la repatriación al expirar su contrato de trabajo es un principio establecido ya hace mucho tiempo. El Convenio sobre la repatriación de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 166), de la OIT, que revisó un convenio anterior adoptado en 1926, definió los derechos de repatriación de la gente de mar y otorgó a las autoridades competentes la opción de extender a los pescadores la protección prevista en el Convenio. El Convenio núm. 166 fue revisado a su vez por el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada, que no se aplica a los buques pesqueros; en cambio, el Convenio núm. 188 contiene disposiciones relativas a la repatriación de los pescadores.

La repatriación misma no está definida en el Convenio núm. 188, pero si lo está en el Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar (revisado), 1987 (núm. 165), a los efectos de la protección social de estos trabajadores: «se entiende por repatriación el transporte de un marino a un puerto al que tenga derecho a regresar, de conformidad con las leyes y reglamentos o los convenios colectivos aplicables».

Los inspectores deberían esforzarse por detectar deficiencias como, por ejemplo, las situaciones en que el propietario de un buque pesquero se niega a sufragar el costo de la repatriación de un pescador desde un puerto extranjero después de que se ha puesto fin al acuerdo de trabajo de dicho pescador por motivos justificados (incluida su expiración), ya sea por iniciativa del pescador o del propietario, o cuando el pescador ya no es capaz de prestar los servicios que se le requieren en virtud del acuerdo de trabajo, o no cabe prever que podrá prestarlos en sus circunstancias específicas.



Ejercicio 4.18

TÍTULO	Los inspectores y la repatriación de los pescadores
OBJETIVOS	Contribuir a la formación de los inspectores sobre la mejor forma de gestionar la repatriación, y asegurar que los propietarios de buques cumplan con sus obligaciones legales.
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cuáles son las actuales disposiciones nacionales aplicables a la repatriación de los pescadores? • ¿Qué medidas aplica usted habitualmente si un propietario de un buque pesquero se niega a sufragar la repatriación de los pescadores? • A su juicio, ¿pueden los requisitos comprendidos en el Convenio núm. 188 de la OIT contribuir a fortalecer el sistema de repatriación para los pescadores de su país? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 21.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.11.</p>
RESULTADOS	Los inspectores son capaces de verificar que los pescadores disfrutan de un número suficiente de horas de descanso, de conformidad con la legislación nacional y los requisitos del Convenio núm. 188.

Los pescadores tienen derecho a la repatriación, cuyo costo debe ser sufragado por el propietario del buque⁶⁷:

- en el caso de que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido;
- en el caso de que el acuerdo de trabajo del pescador haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero;
- cuando el pescador se vea incapacitado para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo, o
- cuando no cabe esperar que el pescador pueda prestar dichos servicios en razón de sus circunstancias específicas (Convenio núm. 188, artículo 21).

Sin embargo, el propietario del buque no está obligado a sufragar el costo de la repatriación si, tras el debido proceso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, se constata que el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.

⁶⁷ Si un propietario de buque pesquero no lleva a cabo la repatriación de un pescador conforme a lo previsto en el artículo 21, el Estado Miembro cuyo pabellón enarbole el buque deberá encargarse de dicha repatriación y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.

4.22 Recepción y tramitación de las quejas (artículo 43, párrafos 1 a 5)

De conformidad con los párrafos 1 a 5 del artículo 43 del Convenio núm. 188, la autoridad competente debería establecer un procedimiento para la recepción y tramitación de las quejas presentadas por los pescadores, los organismos profesionales, las asociaciones, los sindicatos o, en general, toda persona interesada en las cuestiones relativas a la seguridad del buque, así como en los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores a bordo.

Esto puede incluir los siguientes aspectos:

- Determinar lo que es un procedimiento de queja y lo que constituye una queja «manifiestamente infundada».
- Asegurar que se apliquen procedimientos adecuados, desde el momento en que se recibe una queja hasta la resolución de cada una de las cuestiones que se hayan señalado.
- Establecer procedimientos de recepción y respuesta para tramitar las quejas presentadas por los Estados del puerto y por otros organismos pertinentes, con la inclusión de procedimientos para:
 - garantizar la confidencialidad;
 - evitar que se establezcan listas negras de los pescadores afectados;
 - canalizar las quejas a través de sindicatos, propietarios de buques pesqueros, organizaciones no gubernamentales y otros actores;
 - colaborar con los sindicatos, los propietarios de buques de pesca, las organizaciones no gubernamentales y otros interesados para dar seguimiento a las quejas;
 - utilizar Internet, el correo electrónico o una línea telefónica especial para el registro de las quejas, y
 - promover la comprensión del mecanismo de presentación de quejas y asegurar que sea conocido entre los pescadores, por ejemplo, a través de las asociaciones y sindicatos de pescadores.

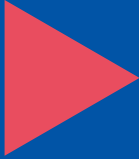
La decisión de llevar a cabo una inspección también puede derivarse de la recepción de una queja en un buque pesquero o de la constatación de que las condiciones de trabajo y de vida a bordo no cumplen los requisitos previstos en la legislación nacional pertinente (la cual puede ser la legislación de aplicación del Convenio núm. 188). Las quejas pueden recibirse, por ejemplo, de los pescadores, los sindicatos o cualquier persona u organización a quien concierna la seguridad de los buques pesqueros y/o la seguridad y salud de los pescadores.

Nota: Cada Estado Miembro, previa celebración de consultas con los interlocutores sociales, debería establecer un procedimiento para la tramitación de las quejas de los pescadores. A este respecto, el Estado Miembro debería indicar con claridad qué autoridad competente será responsable de la elaboración del procedimiento de queja. Esto implica claramente que el sector pesquero debe ser informado sobre cuál es el procedimiento que ha de aplicarse.



Ejercicio 4.19

TÍTULO	Juego de roles: Los inspectores y la gestión de las quejas
OBJETIVOS	<p>Contribuir a la formación de los inspectores sobre la mejor forma de gestionar las quejas que reciben de los pescadores, sindicatos, ONG y otros actores.</p> <p>Impartir formación sobre el seguimiento que se ha de dar a las quejas y el logro de resultados satisfactorios.</p>
TAREAS	<p>Seleccionar a tres personas para interpretar los roles de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inspector; • querellante (pescador, o representante de un sindicato, ONG u otra entidad), y • observador del juego de roles. <p>Utilizando la guía del juego de roles (véase el anexo I), asegurar que las tres personas comprenden sus roles y lo que se espera que hagan.</p> <p>Utilizando un modelo existente de procedimiento para la presentación de quejas o un modelo preparado expresamente para este cursillo, el inspector debería:</p> <ul style="list-style-type: none"> • entrevistar al querellante; • decidir si la queja es genuina o infundada; • explicar de qué manera se garantiza la confidencialidad; • verificar que no hay listas negras, y • decidir qué línea de acción se adoptará.
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 43, párrafos 1 a 5.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 3.2.19.</p>
RESULTADOS	Los inspectores han potenciado su capacidad para gestionar las quejas que reciben, asegurar su seguimiento y darles una solución satisfactoria.

 5

Inspección de los casos de violación de los principios y derechos fundamentales en el trabajo de la OIT

En el preámbulo del Convenio núm. 188 se recuerda la pertinencia de la *Declaración de la OIT relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo*, de 1998, y se señalan en particular los derechos fundamentales plasmados en los convenios internacionales del trabajo siguientes:

- Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29);
- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87);
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98);
- Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100);
- Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105);
- Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111);
- Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138); y
- Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182)⁶⁸.

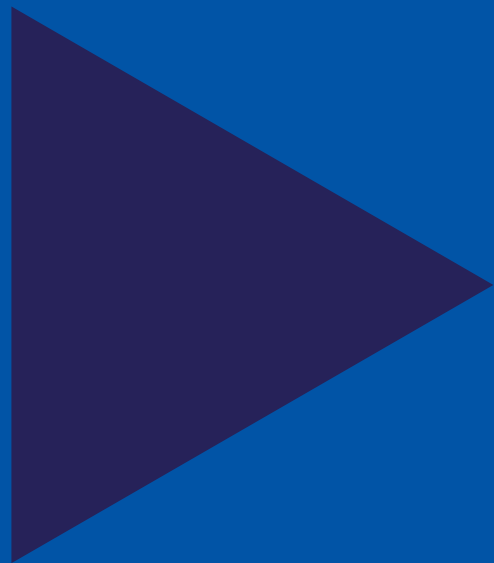
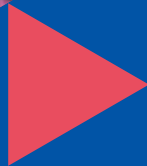
Se considera que en estos ocho convenios fundamentales del trabajo se definen derechos laborales y derechos humanos fundamentales. Incluso cuando un Estado Miembro de la OIT no ha ratificado un convenio fundamental determinado, en virtud de su condición de Miembro de la OIT tiene la obligación de acatar y poner en práctica los principios que se enuncian en ese convenio. Véanse detalles acerca de los convenios fundamentales del trabajo en esta misma sección, más adelante.

68 OIT: *Declaración sobre los principios y derechos fundamentales en el trabajo* (Ginebra, 1998).





foto © ILO



En realidad, con la excepción del trabajo infantil (véase más arriba la sección 4.18, relativa a la edad mínima), el Convenio núm. 188 no aborda directamente estos principios y derechos fundamentales entre sus disposiciones sustantivas. Sin embargo, las autoridades competentes y los inspectores pueden detectar violaciones de estos principios y derechos a bordo de embarcaciones que enarbolan el pabellón de su Estado, o pueden recibir de otro Estado informaciones sobre tales violaciones a bordo de buques nacionales. Por consiguiente, es posible que las autoridades competentes tengan que desarrollar políticas y capacidades para ocuparse de dichas violaciones, e impartir a sus inspectores una formación pertinente. Además de atender las cuestiones sobre trabajo forzoso, trata de personas y trabajo infantil, la autoridad competente debería también determinar qué medidas deberían adoptarse, y quién debería hacerlo, para el caso en que las inspecciones o las quejas recibidas pongan de manifiesto violaciones del derecho a la libertad de asociación y libertad sindical, el derecho de sindicación y negociación colectiva, el derecho a una remuneración equitativa y el derecho a la protección contra la discriminación.

Cuando la autoridad competente tiene la responsabilidad de aplicar algunos o todos los convenios fundamentales del trabajo en el sector pesquero (además de los cuatro convenios sobre gobernanza de la OIT), es necesario:

- impartir formación a nivel de políticas para los directores y administradores de los órganos de gobierno competentes y responsables de la reglamentación, perfeccionamiento y conducción de los servicios de inspección en lo que atañe a las condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca comercial, e
- impartir formación a nivel de operaciones para los inspectores que, actuando a las órdenes de la autoridad competente, controlan las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros.

5.1 Trabajo forzoso y trata de personas

En 2012, en el marco de una consulta tripartita de la OIT sobre el trabajo forzoso y la trata de seres humanos en el sector de la pesca, se señaló que la publicación reciente de diversos informes sobre casos graves de no respeto de los derechos humanos y explotación a bordo de buques pesqueros había suscitado enérgicos llamamientos para ejercer una mayor atención internacional respecto del trabajo forzoso, la trata de personas y la necesidad de garantizar condiciones de trabajo seguras y decentes para los pescadores.

En 2013, en un informe sobre el trabajo forzoso y la trata de personas en la pesca, se indicó que diversos estudios pormenorizados describían y analizaban casos graves de trabajo forzoso y trata en el sector de la pesca. Dichos estudios mostraban que, si bien la industria de la pesca era uno de los sectores económicos más importantes para garantizar la seguridad alimentaria y generar empleo a nivel mundial, los pescadores embarcados —muchos de ellos trabajadores migrantes— eran objeto de formas extremas de violación de los derechos humanos, como el trabajo forzoso y la trata de seres humanos. En los textos consultados para redactar el presente informe se describen casos de abuso grave en perjuicio de los trabajadores. Los migrantes, en particular, suelen ser engañados y presionados por los intermediarios y las agencias de contratación, y obligados a trabajar en buques bajo amenazas, por la fuerza o en cumplimiento de un compromiso de servidumbre por deudas. Las víctimas describen situaciones de enfermedad, lesiones físicas, abuso psicológico y sexual, y muerte, así como su condición de vulnerabilidad mientras permanecen embarcados en alta mar, en lugares remotos, durante meses o años. Hay también sólidos indicios de que el trabajo forzoso y la trata de personas en el sector de la pesca están a menudo relacionados con otras formas de actividad delictiva, como la delincuencia organizada transnacional y la corrupción en el sector pesquero⁶⁹.

69 OIT: *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries*, Departamento de Gobernanza y Tripartismo de la OIT – Programa Especial de Acción para Combatir el Trabajo Forzoso (SAP-FL), y Departamento de Actividades Sectoriales (SECTOR). Ginebra, 2013 (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_214472.pdf).

Hacen falta medidas concebidas específicamente para prevenir y combatir con efectividad estos delitos, sobre todo si se tiene en cuenta que muchos servicios de inspección suelen carecer de un mandato claro para actuar contra el trabajo forzoso y la trata de seres humanos, debido a que:

- en muchos países el trabajo forzoso y la trata de personas son delitos investigados primordialmente por la policía; y
- el ámbito de los sistemas de inspección sobre las condiciones de trabajo tal vez no abarque los sectores en que tienden a concentrarse las prácticas de trabajo forzoso, como la agricultura, la pesca, el trabajo doméstico y la industria del sexo. También puede haber un desfase entre las disposiciones jurídicas y su aplicación en la práctica.

La realización de inspecciones sobre el trabajo forzoso y la trata de personas en la pesca puede suscitar amenazas contra la integridad física e incluso la vida de los inspectores, especialmente cuando hay bandas criminales infiltradas en la organización de las actividades pesqueras. Para remediar tales situaciones, en algunos países las autoridades competentes en materia de pesca han adoptado medidas y creado unidades especiales encargadas de combatir el trabajo forzoso y la trata de seres humanos en este sector, lo que puede exigir que se proporcione protección policial a los inspectores cuando ejercen sus funciones⁷⁰. Los indicios que sugieren la existencia de casos de trabajo forzoso y trata de seres humanos suelen desencadenar una inspección de rutina. A partir de ese momento, la responsabilidad de la inspección incumbe por lo general a la policía o a las unidades que se han entrenado especialmente a tal efecto.

La OIT ha elaborado una metodología para identificar a las víctimas de trabajo forzoso. Se espera que los inspectores adquieran un dominio adecuado de dicha metodología y se esfuercen por detectar todo indicador de posibles situaciones de trabajo forzoso.

5.1.1 Indicadores de trabajo forzoso, según la OIT

Entre los indicadores de trabajo forzoso se incluyen los siguientes⁷¹:

- abuso de las personas en situación de vulnerabilidad;
- engaño de estas personas;
- restricción de sus desplazamientos;
- aislamiento;
- violencia física y sexual;
- intimidación y amenazas;
- retención de los documentos de identidad;
- retención de los salarios;
- servidumbre por deudas;
- condiciones indignas de trabajo y de vida, y
- número excesivo de horas extraordinarias.

⁷⁰ La Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) está elaborando una herramienta analítica de trabajo en la que se compilará la información remitida por los organismos de seguridad de los distintos países sobre una gran variedad de delitos ambientales y similares, con inclusión del tráfico de personas en el sector de la pesca. El organismo nacional encargado de esta materia debería relacionarse con la oficina central de la INTERPOL en el país o con la oficina regional. En cada una de las oficinas regionales hay funcionarios especializados en los delitos contra el medio ambiente y la trata de seres humanos.

⁷¹ OIT: *Indicadores del trabajo forzoso de la OIT* (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_718555.pdf).

► **Recuadro 5.1. Preguntas que ayudan a determinar si existe trabajo forzoso**

Sin embargo, para determinar si un trabajador se encuentra en una situación de trabajo forzoso es necesario aplicar una prueba más específica, que incluya preguntas como las que figuran, por ejemplo, en el estudio «Ship to Shore Rights Project», realizado a mediados de 2019 entre 200 pescadores del sector de la pesca comercial en Tailandia. En dicho estudio, que abarcó diez puertos, se aplicaron las preguntas que se reproducen a continuación. Estas permitieron determinar que el 14 por ciento de los pescadores entrevistados se encontraban en situaciones de trabajo forzoso. La OIT está preparando nuevas herramientas para ayudar a detectar el trabajo forzoso, las cuales, cuando estén disponibles, deberían integrarse en los programas de formación.

Issue	Preguntas para el trabajador
Enrolamiento, contratación	
Contratación	<p>¿Cómo escogió usted este buque? Por favor, cuénteme el proceso.</p> <p>¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero?</p> <p>¿Fue usted contratado con ayuda de un intermediario, aquí en Tailandia?</p> <p>¿Le cobró el intermediario por ayudarle a conseguir el trabajo?</p> <p>¿Firmó usted un contrato para trabajar en este buque?</p> <p>¿Está dicho contrato redactado en el idioma que usted habla?</p> <p>¿Le entregó el propietario/capitán o patrón un ejemplar de su contrato, para conservarlo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿desearía usted recibir un ejemplar ahora? <p>¿Le gustaría tomar una foto con su teléfono celular?</p> <p>¿Le explicó alguien el contenido de su contrato?</p> <p>¿Le gustaría que yo se lo explique ahora?</p>
Enrolamiento	<p>¿Es el trabajo a bordo del buque el mismo que se le prometió antes de que usted comenzara su enrolamiento? (¿De qué tipo de trabajo se trataba?)</p> <ul style="list-style-type: none"> • El tipo de trabajo es diferente del que se prometió al trabajador. • El periodo en el mar es más largo que el que se prometió al trabajador. • El puerto es diferente. • El buque o su propietario son diferentes. • Los salarios son diferentes (pregunte al trabajador si conoce la cuantía del salario mínimo). • El calendario de pago es diferente. • Los horarios de trabajo son diferentes. • Las condiciones de vida a bordo son diferentes. • El grado de libertad para desplazarse o dejar el trabajo en el buque es diferente. <p>¿Se prometieron otras cosas que resultaron diferentes?</p> <p>¿Quién hizo estas promesas (el propietario, el capitán o patrón, el chieu (en Tailandia, jefe de la tripulación) o el intermediario)?</p>
Abandono	<p>¿Sabe usted qué debe hacer para abandonar el buque (dejar de trabajar a bordo)?</p> <p>¿Ha deseado usted alguna vez dejar el buque?</p> <p>Considera usted que es libre para dejar el buque si lo desea?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿por qué no se siente usted libre para dejar el buque? <p>¿Hay otras personas en su buque que desearían dejarlo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿por qué desean dejar el buque? • ¿Qué les ocurriría si trataran de dejar el buque? <p>¿Conserva usted consigo su pasaporte/tarjeta de identidad y otros documentos importantes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿puede obtener sus documentos cada vez que los necesita? <p>¿Han recibido toda su remuneración los pescadores que han dejado su buque (según el tipo de remuneración):</p> <ul style="list-style-type: none"> • los salarios impagos o retenidos; • una parte de la captura; • el saldo correspondiente a vacaciones pagadas, o • la liquidación de fin de servicio, si se ha cumplido íntegramente el contrato? <p>¿Tiene usted conocimiento de pescadores a los que se ha dejado en otro puerto o país?</p> <p>¿Sabe usted cómo regresaron a su hogar esas personas?</p>

Fuente: OIT y Ministerio de Trabajo de Tailandia, Labour fishing labour inspection guidance (Guía para la inspección de las condiciones de trabajo en la pesca), 2018.

El texto completo de esta herramienta se adjunta en el anexo V del presente documento.

Un estudio realizado en 2010 por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC)⁷², sobre la incidencia de la delincuencia organizada transnacional⁷³ en el sector pesquero⁷⁴, se centró en la trata de personas, el tráfico de migrantes y el tráfico ilícito de drogas, y los vínculos entre estas y otras formas de actividad delictiva⁷⁵.

En lo que atañe a las investigaciones, el estudio de la UNODC puso de manifiesto que:

- una de las principales lagunas en los actuales conocimientos acerca de la delincuencia organizada transnacional en el sector pesquero es la inexistencia de estudios empíricos sobre la medida en que las personas ocupadas en el sector pesquero o a bordo de buques pesqueros están implicadas en actividades de la delincuencia organizada transnacional;
- en el contexto de la trata de personas entre los pescadores con el fin de someterlos a trabajo forzoso a bordo de buques pesqueros, la mayoría de las fuentes de información son circunstanciales. Los escasos estudios empíricos que existen sobre esta forma de actividad delictiva son limitados tanto en magnitud como en cobertura geográfica;
- la trata de seres humanos en el sector pesquero se aborda de la misma manera que, por ejemplo, el tráfico de personas en la agricultura o la industria manufacturera;
- hacen falta más investigaciones sobre la trata de personas que son embarcadas a bordo de buques pesqueros para efectuar trabajo forzoso, y se deberían dedicar esfuerzos particulares para examinar casos específicos de trata de personas en el sector pesquero como forma distinta del tráfico, por ejemplo, en los sectores de la agricultura o la manufactura. El programa mundial de acción de la OIT contra el trabajo forzoso y la trata de pescadores en el mar (GAPfish) está llevando adelante este tipo de investigación, y que
- «[...] quizás la revelación más inquietante es la gravedad de los abusos contra los pescadores que son víctimas de tráfico de personas con fines de trabajo forzoso a bordo de buques pesqueros. Estas prácticas constituyen simplemente un trato extremadamente cruel e inhumano. De hecho, los pescadores son retenidos como prisioneros del mar; en el curso del estudio se recibieron documentos fidedignos que dan cuenta de varios casos de homicidios, agresiones físicas y sexuales graves, actos de coacción y un desprecio general por la seguridad y las condiciones de trabajo de los pescadores”. Un aspecto particularmente aterrador de esta forma de explotación es la frecuencia del tráfico de niños en el sector pesquero. El estudio también recogió pruebas sobre varios casos en que la trata de personas a bordo de buques pesqueros estaba relacionada con delitos contra los recursos marinos vivos, que pueden incluir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada⁷⁶.

72 La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) es la guardiana de la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo) y sus Protocolos complementarios.

73 La Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo), en su artículo 2, a), define la delincuencia organizada transnacional de la siguiente manera: «Por ‘grupo delictivo organizado’ se entenderá un grupo estructurado de tres o más personas que exista durante cierto tiempo y que actúe concertadamente con el propósito de cometer uno o más delitos graves o delitos tipificados con arreglo a la presente Convención con miras a obtener, directa o indirectamente, un beneficio económico u otro beneficio de orden material”.

74 UNODC: *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry* (Viena, 2011), http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf.

75 Convención de Palermo, artículo 2, b): «Por ‘delito grave’ se entenderá la conducta que constituya un delito punible con una privación de libertad máxima de al menos cuatro años o con una pena más grave”. Convención de Palermo, artículo 3, 2: «A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, el delito será de carácter transnacional si: a) Se comete en más de un Estado; b) Se comete dentro de un solo Estado, pero una parte sustancial de su preparación, planificación, dirección o control se realiza en otro Estado; c) Se comete dentro de un solo Estado, pero entraña la participación de un grupo delictivo organizado que realiza actividades delictivas en más de un Estado; o d) se comete en un solo Estado, pero tiene efectos sustanciales en otro Estado.»

76 A efectos del citado estudio, se entiende por delito contra los recursos marinos vivos toda conducta delictiva que pueda provocar daños al entorno marino vivo, lo que suele abarcar infracciones tipificadas sobre la base de las contravenciones a la gestión de los recursos marinos vivos y de las normativas en materia de conservación del entorno.

5.1.2 Relación entre trabajo forzoso y trata de personas

La trata de personas, o trata de seres humanos, puede tener por objeto la explotación de trabajo forzoso, incluido el trabajo forzoso infantil. Dicho esto, no todo trabajo forzoso es el resultado de la trata de seres humanos y no toda trata de seres humanos desemboca necesariamente en trabajo forzoso. En el sector pesquero, la forma más común de trata de seres humanos es el tráfico de personas con fines de trabajo forzoso.

El marco jurídico establecido por las Naciones Unidas con respecto a la trata de personas (o «trata de seres humanos») se encuentra en el Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños (Protocolo de la Trata de Personas, 2000, frecuentemente denominado «Protocolo de Palermo»)⁷⁷. Este instrumento complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional (Convención de Palermo). En el artículo 3 del citado Protocolo, la trata de personas se define como:

«... la captación, el transporte, el traslado, la acogida o la recepción de personas, recurriendo a la amenaza o al uso de la fuerza u otras formas de coacción, al rapto, al fraude, al engaño, al abuso de poder o de una situación de vulnerabilidad o a la concesión o recepción de pagos o beneficios para obtener el consentimiento de una persona que tenga autoridad sobre otra, con fines de explotación. Esa explotación incluirá, como mínimo, la explotación de la prostitución ajena u otras formas de explotación sexual, los trabajos o servicios forzados, la esclavitud o las prácticas análogas a la esclavitud, la servidumbre o la extracción de órganos”.

El Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29), de la OIT, en su artículo 2, define el trabajo forzoso u obligatorio como «todo trabajo o servicio exigido a un individuo bajo la amenaza de una pena cualquiera y para el cual dicho individuo no se ofrece voluntariamente”.

La noción de explotación laboral contenida en la definición crea un vínculo entre el Protocolo de la Trata de Personas y el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29), de la OIT⁷⁸.

Los trabajadores migrantes en general y los pescadores en particular pueden ser víctimas de delinquentes dedicados a la trata de seres humanos destinados al trabajo forzoso, ya sea a bordo de buques pesqueros, balsas o plataformas de pesca, en los puertos o en plantas de transformación de pescado. En este caso, los responsables de las operaciones de pesca o de procesamiento de pescado están creando de hecho una demanda de víctimas del tráfico de personas⁷⁹.

Esta forma de tráfico consiste en el desplazamiento de una persona, por lo general a través de fronteras internacionales, con fines de explotación. En los últimos años, la trata de seres humanos ha alcanzado nuevas formas y dimensiones, a menudo en función de los avances en la tecnología de la información, el transporte y los medios de la delincuencia organizada transnacional. Afecta por igual a los países en desarrollo, países en transición y países industrializados con economía de mercado.

Con respecto a los casos en que los pescadores son víctimas de trata de personas o utilizados en condiciones de trabajo forzoso, el Estado del pabellón de que se trate debería determinar si la responsabilidad de solventar estos problemas incumbe a la autoridad habilitada para llevar a cabo inspecciones de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros, o a otro organismo, como la policía. Si el servicio de inspección no tiene autoridad para ocuparse de alguna de estas infracciones, o de cualquier otra violación de los convenios fundamentales del trabajo, debería estar oportunamente informado

77 Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos (ACNUDH): *Protocolo para prevenir, reprimir y sancionar la trata de personas, especialmente mujeres y niños, que complementa la Convención de las Naciones Unidas contra la Delincuencia Organizada Transnacional* (Ginebra, 2000).

78 Véase un análisis de la relación entre el Protocolo de la Trata de Personas y el Convenio sobre el trabajo forzoso, 1930 (núm. 29), de la OIT, en UNODC: *Ley modelo contra la trata de personas*, págs. 15-17 (<https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/TIP-Model-Law-Spanish.pdf>).

79 UNODC: *Transnational Organized Crime in the Fishing Industry*, sección 2.3 (Viena, 2011), http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Issue_Paper_-_TOC_in_the_Fishing_Industry.pdf.

sobre cuál es la autoridad, o las autoridades, u otra entidad que debe ser notificada al respecto. Se trata, pues, de un procedimiento en dos etapas, a saber, i) identificar los posibles casos de trata de seres humanos y/o trabajo forzoso y ii) informar y notificar a la autoridad competente (cuando se trata de una autoridad diferente)⁸⁰.

Nota: Los inspectores pueden detectar algunos de estos indicadores en el curso de sus inspecciones, durante las cuales es posible que corran el riesgo de ser agredidos físicamente, debido sobre todo a que el tráfico con fines de trabajo forzoso está a menudo organizado por bandas delictivas. De ahí que sea necesario adoptar medidas especiales para garantizar la seguridad de los inspectores, tanto a nivel de la organización y el propio servicio de inspección como recurriendo al apoyo de las fuerzas de policía (armadas, de ser necesario), y coordinando su acción con la del Ministerio público y/u otras autoridades nacionales competentes. Se deberían adoptar una política clara y procedimientos adecuados en estos ámbitos.

En algunos países, después de la aplicación de medidas por otras autoridades públicas, como, por ejemplo, la policía, los inspectores del trabajo pueden ser competentes para aplicar la legislación a fin de hacer respetar los derechos laborales de las víctimas.

Habida cuenta de que el trabajo forzoso y la trata de seres humanos en el sector de la pesca suelen estar relacionados con diversas formas de delincuencia organizada, hacen falta sistemas de inspección y medidas especiales para remediar estas infracciones. Conferir a los inspectores un mandato que les permita combatir el trabajo forzoso es una medida que requiere una firme voluntad política para fortalecer el sistema de inspección en su conjunto, por ejemplo, incrementando el número de inspectores, impartiendo formación, asignándoles los recursos suficientes, organizando unidades especiales móviles de inspección, operando con protección policial e incluso con respaldo de las fuerzas de marina o militares⁸¹. Se trata de una decisión de política, que también puede ser favorecida por un enfoque regional allí donde la cuestión es crucial.

80 OIT: *El trabajo forzoso y la trata de personas: Manual para los inspectores del trabajo, Programa Especial de Acción para Combatir el Trabajo Forzoso* (OIT, Ginebra, 2009) (http://www.oit.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---declaration/documents/publication/wcms_107704.pdf).

81 *Ibidem*.



Ejercicio 5.1

TÍTULO	Identificar los requisitos de formación para los inspectores
OBJETIVOS	<p>Determinar cuáles son las necesidades en materia de formación —incluidas la formación de actualización y la especialización— de los inspectores por lo que se refiere a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la inspección de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de buques pesqueros, y • la inspección sobre el trabajo forzoso y la trata de seres humanos en la pesca (así como sobre otros temas tratados en los convenios fundamentales del trabajo de la OIT). <p>Asegurar que los inspectores tengan la oportunidad de formular sus propios puntos de vista y opiniones acerca de sus necesidades en materia de formación y de los tipos de formación que la autoridad o autoridades competentes deberían proporcionarles.</p>
TAREAS	<p>En grupos reducidos, examínense las cuestiones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Cómo pueden la autoridad o autoridades competentes asegurar que los inspectores reciban una formación básica, una formación de actualización o una especialización, por ejemplo, sobre seguridad y salud? • ¿Cuáles son las necesidades en materia de formación por lo que se refiere a: i) inspeccionar las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros; y ii) inspeccionar el trabajo forzoso y la trata de seres humanos en la pesca (así como otros temas tratados en los convenios fundamentales del trabajo de la OIT)? • ¿Cuál es el equilibrio óptimo entre la formación en el aula y la capacitación en el puesto de trabajo? • ¿De qué manera pueden los inspectores recibir una capacitación como formadores, a fin de que puedan a su vez impartir formación a las partes interesadas (pescadores, propietarios de los buques pesqueros y organizaciones de los trabajadores)? <p>Designese a un portavoz para comunicar los puntos principales de las discusiones de su grupo.</p>
TIEMPO	A determinar por el animador/formador.
RECURSOS	<p>Convenio núm. 188 de la OIT, artículo 27 y anexo III.</p> <p><i>Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros</i>, de la OIT, sección 2.4.2.2.</p>
RESULTADOS	Los participantes están capacitados para identificar los requisitos de la formación que se debe impartir a los inspectores sobre las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros.

► Recuadro 5.2. Enfoque aplicado por el Brasil para detectar y eliminar el trabajo forzoso

La experiencia de la Secretaría de Inspección del Trabajo del Brasil en sus esfuerzos por poner fin al trabajo forzoso ilustra la necesidad de crear servicios especializados de inspección para abordar el trabajo forzoso y la trata de personas, que son designados como «formas de trabajo análogas a la esclavitud». La Inspección del Trabajo creó inicialmente los grupos especiales de fiscalización móvil y años más tarde extendió estas unidades especiales al sector marítimo.

Luego de que el Gobierno Federal del Brasil reconociera la existencia de prácticas laborales análogas a la esclavitud, en particular en la agricultura y la ganadería, el Ministerio del Trabajo y Empleo brasileño recibió, en 1995, la autorización para crear el Grupo Especial de Fiscalización Móvil (GEFM) con el fin de incrementar la eficacia de las inspecciones y la lucha contra el trabajo en condiciones de esclavitud. Entre 1995 y 2010, el GEFM rescató a más de 36 000 trabajadores de la esclavitud.

Constituido esencialmente por inspectores del trabajo y promovido activamente por el Ministerio del Trabajo, el GEFM desarrolla sus operaciones apoyándose especialmente en la cooperación con las siguientes instituciones:

- **Oficina de la Procuraduría del Trabajo:** un **procurador del trabajo** (miembro de la Coordinación Nacional de Erradicación del Trabajo Esclavo, o un suplente voluntario), que tiene por funciones:
 - prestar asistencia en la obtención de pruebas;
 - proponer medidas inmediatas de índole legal (por ejemplo, medidas cautelares para congelar los activos del empleador);
 - incoar procedimientos civiles, y
 - suscribir acuerdos de rectificación con los infractores, en virtud de los cuales estos prometen abonar en un plazo específico los fondos que deben a los trabajadores y que no pueden pagar de inmediato, o pagar indemnizaciones por daños morales individuales o colectivos, y/o poner las condiciones locales de trabajo y alojamiento en conformidad con las normas.
- **Policía Federal o Policía Federal de Carreteras:** En general, cada equipo de inspección es acompañado por seis miembros de la Policía Federal o la Policía Federal de Carreteras. La policía es responsable de la seguridad del equipo, la recopilación de pruebas con miras a una posible acusación penal, la confiscación de armas, la captura de los delincuentes, la clausura de lugares de trabajo y la aprehensión de los bienes producidos cuando se constatan actividades ilícitas.
- **Los inspectores del trabajo** del Ministerio del Trabajo y Empleo reúnen pruebas, compilan los informes sobre las infracciones, extienden permisos de trabajo, inscriben a los trabajadores en el seguro de desempleo y clausuran lugares de trabajo ilegales cuando es necesario.

La composición interinstitucional de las operaciones del Grupo Especial de Fiscalización Móvil no solo redundará en una mayor eficacia de la inspección, sino que dificulta los posibles actos de injerencia y corrupción, ya que los miembros de todas las instituciones trabajan juntos con regularidad.

Cada equipo de inspección tiene un coordinador y un coordinador adjunto, que en ambos casos son inspectores del trabajo dedicados exclusivamente a las actividades del equipo. Los demás integrantes son inspectores del trabajo adscritos temporalmente para participar en operaciones específicas, los cuales proceden de distintas superintendencias regionales de trabajo y empleo. La participación en el Grupo Especial es voluntaria, y la motivación principal de sus miembros es la comprensión de la importancia social de su trabajo y la gratificación que se logra al poder ejercer eficazmente sus funciones. Dicha motivación es esencial, dado que los equipos se ven confrontados a condiciones adversas, especialmente cuando las inspecciones se llevan a cabo en localidades más aisladas. Este trabajo exige también una gran capacidad de adaptación a los miembros de cada equipo, debido al carácter impredecible de lo que encontrarán en el terreno. Muchas veces, las dificultades son mucho mayores de lo que se indicaba en las quejas recibidas, y las operaciones tienen que prolongarse o requieren desplazarse a lugares muy distantes.

Coordinación central

Los primeros cuatro años del GEFM fueron un periodo de aprendizaje y perfeccionamiento especialmente intenso, durante el cual el Grupo Especial mejoró progresivamente sus capacidades y afinó sus procedimientos. La estructura material incluye camionetas, teléfonos celulares institucionales, un ordenador portátil para cada coordinador y coordinador adjunto, radios, impresoras y cámaras fotográficas y de vídeo para la obtención de pruebas. La obtención de una parte de esta estructura fue posible gracias al pago de las indemnizaciones por daños morales colectivos obtenidas de los infractores y a las donaciones aportadas por la OIT.

Se puso de manifiesto claramente que era esencial centralizar la conducción de los equipos en Brasilia, a fin de garantizar un comportamiento homogéneo y la seguridad de los participantes en las operaciones.

Estrategia operativa

Las intervenciones del GEFM son ante todo reactivas, es decir, se llevan adelante esencialmente sobre la base de quejas recibidas. Dicho esto, hay otras actividades de inspección que se sustentan en observaciones realizadas en sectores y regiones elegidos específicamente por los coordinadores del Grupo o los inspectores del trabajo que operan en ámbitos rurales.

Ahora bien, en la medida en que las intervenciones de los equipos móviles se inician primordialmente como reacción a quejas recibidas, la cooperación con otros actores es esencial para asegurar que tales quejas sean conocidas por la Inspección del Trabajo. Sobre todo, en las regiones donde se registra una incidencia más elevada de situaciones de trabajo análogas a la esclavitud, la existencia de una red social de organizaciones que atienden las quejas permite recolectar el mayor volumen posible de información pertinente y remitirla a la Inspección del Trabajo, sin quebrantar su carácter secreto. Buena parte de las quejas fueron recibidas y remitidas a las autoridades por la Comisión Pastoral de la Tierra, pero muchas se comunicaron a través de otras organizaciones de la sociedad civil, tales como el Centro de Defensa de la Vida y los Derechos Humanos, o también las oficinas regionales de la Inspección del Trabajo.

La cooperación con instituciones de la sociedad civil y sindicatos de trabajadores, especialmente en el periodo inicial de actividad del GEFM, fue esencial debido a la falta de confianza de los trabajadores en las autoridades públicas. Los denunciantes de irregularidades son en general bien acogidos y protegidos por las instituciones locales de la sociedad civil, en espera de que la queja pueda ser investigada por una unidad móvil. Cuando es posible, el o la denunciante actúa como guía del GEFM hasta la localidad donde se efectuará la inspección.

Grupo Móvil Nacional – sector pesquero, marina mercante y construcción naval

En el sector marítimo —que abarca la pesca, la marina mercante y la construcción naval—, la Secretaría de Inspección del Trabajo del Brasil adaptó el modelo del Grupo Especial de Fiscalización Móvil para crear el Grupo Móvil Nacional (*Grupo Especial de Fiscalização Móvel do Trabalho Portuário e Aquaviário*). La Inspección del Trabajo se propuso intensificar y mejorar la coordinación con otros organismos gubernamentales, tales como el Ministerio de Pesca y Acuicultura, el Ministerio de Defensa y el Ministerio del Medio Ambiente. Este nuevo Grupo Móvil recopiló una información más crucial para la planificación de las inspecciones y prestó asistencia durante la realización de las mismas.

La inspección del trabajo adoptó dos estrategias para controlar los buques pesqueros.

La primera estrategia está dirigida a los buques de pesca industrial, de mayor tamaño y más sofisticados, como los que se utilizan en la pesca oceánica. En este caso, la inspección va más allá de la simple verificación de las condiciones mínimas de trabajo decente, ya que abarca también el control de la aplicación plena de las normas en materia de seguridad y salud.

La segunda estrategia se orienta prioritariamente a identificar e inspeccionar los buques «no tan modernos», y se concentra en la verificación de las condiciones mínimas de trabajo decente a bordo.

Fuentes: OIT: *Las buenas prácticas de la inspección del trabajo en Brasil: La erradicación del trabajo análogo al de esclavo* (Brasilia, 2010) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilia/documents/publication/wcms_233487.pdf); OIT: *Las buenas prácticas de la inspección del trabajo en Brasil: El sector marítimo* (Brasilia, 2010) (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasilia/documents/publication/wcms_233549.pdf).

5.2 Trabajo infantil

Dos de los convenios fundamentales de la OIT tratan del trabajo infantil. El Convenio sobre la edad mínima de admisión al empleo, 1973 (núm. 138), requiere que los Estados apliquen una política nacional que asegure la abolición efectiva del trabajo de los niños y fijen una edad mínima de admisión al empleo o al trabajo en un nivel que haga posible que los jóvenes alcancen su pleno desarrollo físico y mental antes de incorporarse a una actividad laboral. Por otra parte, el Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182), en su definición de tales peores formas, incluye prácticas como la esclavitud infantil, el trabajo forzoso, la servidumbre por deudas, la trata de personas, la servidumbre, la prostitución, la pornografía y los trabajos peligrosos. El Convenio núm. 182 preconiza la prohibición del trabajo infantil o la adopción de medidas inmediatas para conseguir la eliminación de las peores formas de trabajo infantil con carácter de máxima urgencia.

La información sobre el trabajo infantil en la pesca y en la acuicultura es limitada, y los datos sobre trabajo infantil en la agricultura no suelen estar desglosados por subsector. (La información sobre el trabajo infantil en la pesca suele recogerse al mismo tiempo que la información sobre el trabajo infantil en la acuicultura, es decir, la crianza de especies acuáticas en viveros). No obstante, los estudios de caso realizados y otras investigaciones específicas indican que el número de niños pescadores es importante, y que el trabajo infantil está particularmente generalizado en las pequeñas y medianas pesquerías. Por ejemplo, hay niños que trabajan a bordo de buques pesqueros, preparando redes y cebos, seleccionando el pescado, y desembarcando, descargando o transportando pescado. En las plantas de procesamiento, limpian, pelan, clasifican y embalan el pescado, y en los mercados prestan asistencia en la comercialización y la venta; asimismo, trabajan en industrias conexas, como la fabricación de redes y los astilleros⁸².

Con respecto a la cuestión de trabajo infantil a bordo de buques pesqueros, los inspectores tienen que determinar con claridad en quién recae la responsabilidad de asegurar que no haya a bordo pescadores menores de la edad mínima para el empleo (16 años), que los pescadores jóvenes que han cumplido la edad mínima para trabajar a bordo de buques pesqueros estén adecuadamente protegidos, y que se respeten las restricciones sobre el trabajo infantil peligroso en la pesca (las cuales rigen para toda persona menor de 18 años).

5.3 Libertad de asociación y libertad sindical

En el curso de sus actividades, es posible que las autoridades competentes del sector de la pesca y los inspectores tengan que examinar la aplicación de dos convenios fundamentales que protegen los derechos de organización, sindicación y negociación colectiva de los trabajadores y los empleadores:

- Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87), y
- Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98).

82 FAO y OIT: Guía para hacer frente al trabajo infantil en la pesca y la acuicultura, FAO y OIT 2013 (https://www.ilo.org/ipec/Informationresources/WCMS_IPEC_PUB_24675/lang--es/index.htm).

En Las reglas del juego: *Una introducción a la actividad normativa de la Organización Internacional del Trabajo* se plantea lo siguiente:

El Convenio núm. 87 establece el derecho de los trabajadores y de los empleadores de constituir las organizaciones que estimen convenientes, así como el de afiliarse a las mismas sin autorización previa. Las organizaciones de trabajadores y de empleadores tienen el derecho a organizarse libremente, no están sujetas a disolución o suspensión por vía administrativa, y tienen el derecho de constituir federaciones y confederaciones, las cuales pueden, a su vez, afiliarse a organizaciones internacionales de trabajadores y de empleadores.

Por su parte, el Convenio núm. 98 estipula que los trabajadores deberán gozar de una protección adecuada contra todo acto de discriminación antisindical, y que las organizaciones de trabajadores y de empleadores deberán gozar de adecuada protección contra todo acto de injerencia de unas respecto de las otras. En el convenio también se plasma el derecho a la negociación colectiva⁸³.

En el ámbito de la pesca comercial, organizarse es una práctica arraigada entre los propietarios de buques; en cambio, el nivel de organización de los trabajadores es diverso a través del mundo, tanto en densidad como en fortaleza. Por ejemplo, los pescadores están relativamente bien organizados en Islandia y Sudáfrica, países donde la concertación de convenios colectivos sectoriales es una práctica habitual.

Los sindicatos de pescadores en las zonas de pesca y las flotas menos reglamentadas son menos comunes y, por lo general, menos influyentes. Los peligros inherentes al trabajo en la pesca y la omnipresencia del trabajo forzoso explican a la vez la ausencia de sindicatos y la urgente necesidad de organizarlos entre los pescadores vulnerables que aspiran a la protección de sus derechos fundamentales y a un trabajo decente. La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, a la que están afiliados los pescadores a nivel mundial, ha compilado una lista de las organizaciones de trabajadores que desarrollan actividades en el sector pesquero. Véase «Organizaciones afiliadas a la ITF» en la dirección <https://www.itfglobal.org/es/about-us/affiliates>.

De las autoridades competentes se espera que tengan una habilidad especial, o la desarrollen, para detectar las violaciones de los derechos de organización y sindicación, en particular, y para obtener pruebas sobre los intentos de los propietarios de buques pesqueros para restringir la organización o las acciones colectivas (legales) de los pescadores. Entre estos intentos pueden incluirse el despido, la intimidación o los actos de violencia contra los pescadores que tratan de organizar sindicatos o emprender acciones colectivas. También pueden incluirse los esfuerzos orientados a impedir que los pescadores dejen su trabajo en el buque cuando llegue a un puerto, o que mantengan contactos con sindicatos u organizaciones de defensa de los trabajadores en las zonas portuarias.

Las entrevistas con los trabajadores, si se efectúan adecuadamente, permiten que los inspectores adquieran una visión clara de las eventuales iniciativas de organización que hayan emprendido los pescadores. A continuación, se proponen algunos ejemplos de preguntas relativas a la libertad de asociación y la libertad sindical, que están incluidas en las orientaciones para la inspección del trabajo en la pesca publicadas en 2018 por la OIT y el Ministerio de Trabajo de Tailandia:

83 OIT: *Las reglas del juego: Una introducción a la actividad normativa de la Organización Internacional del Trabajo*. Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo, 2019 (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_672554.pdf).

¿Hay un sindicato u otra organización que ayude a los trabajadores a bordo de su buque?
En caso afirmativo, ¿cuál es su modalidad de organización (por ejemplo, sindicato basado en un puerto, o entidad de asistencia/prestación de servicios a los pescadores)?
¿Hay a bordo un representante de los trabajadores que dialogue con el <i>chieu</i> , el capitán o patrón, el propietario o los funcionarios gubernamentales?
En caso afirmativo, ¿quién es esta persona y cómo ha sido escogida (por ejemplo, ¿es alguien distinto del <i>chieu</i>)?
Cuando usted tiene un problema en el trabajo, ¿a quién recurre para buscar una solución?
¿Los pescadores en su buque han expuesto antes un problema al propietario, el capitán o patrón, o el <i>chieu</i> ?
¿De qué problema se trataba?
¿Cuál fue la respuesta, o la solución?
¿Se han negado los pescadores a trabajar o a subir a bordo anteriormente?
En caso afirmativo, ¿cuál fue el motivo y qué ocurrió?
¿Le ha indicado antes el propietario/capitán o patrón/ <i>chieu</i> que no se reúna con miembros de cualquier organización?

5.4 Discriminación

Las protecciones contra la discriminación en el trabajo también forman parte de las normas laborales fundamentales de la OIT. En la pesca, la discriminación en los salarios o el trato, por ejemplo, puede revelar la existencia de otros problemas sobre género, color de la piel, raza, origen nacional (con inclusión de la situación migratoria) y muchos más. En este sector, donde predominan los hombres, las presiones que se ejercen sobre las pescadoras, cuyo número es relativamente reducido, son mayores, y también lo son las vulnerabilidades de los pescadores migrantes, algunos de los cuales se encuentran en situación irregular.

El Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100), requiere que los países que lo hayan ratificado garanticen la aplicación del principio de igualdad de remuneración entre la mano de obra masculina y la mano de obra femenina por un trabajo de igual valor. El término «remuneración» se define de manera amplia y comprende el salario o sueldo ordinario, básico o mínimo, y cualquier otro emolumento en dinero o en especie pagados por el empleador, directa o indirectamente, al trabajador, en concepto del empleo de este último.

El Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111), define la discriminación como «cualquier distinción, exclusión o preferencia basada en motivos de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social que tenga por efecto anular o alterar la igualdad de oportunidades o de trato en el empleo y la ocupación». Este Convenio prevé también que es posible extender la lista de motivos de discriminación prohibidos, previa celebración de consultas con las organizaciones representativas de los empleadores y de los trabajadores, y con otros organismos apropiados.

Como se ha comentado más arriba, los inspectores no deberían apoyarse únicamente en la información derivada de documentos —por ejemplo, las hojas de salario en que se observa un trato discriminatorio entre el personal nacional y los pescadores migrantes—, sino que deberían llevar a cabo entrevistas en privado con los trabajadores, en lugares alejados de los buques; asimismo, deberían solicitar a los sindicatos y las organizaciones de la sociedad civil que presten testimonio sobre los actos de discriminación que conocen. Para facilitar la tarea de los inspectores del trabajo en la pesca, la OIT y el

Ministerio de Trabajo de Tailandia han preparado diversas preguntas, entre las cuales se incluyen las siguientes:

¿Son todos los trabajadores en el buque tratados de la misma forma (por ejemplo, en cuando a las tareas asignadas, el equipo, las sanciones, o la cantidad de alimentos y el tiempo fijado para tomar las comidas)?
De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué (por ejemplo, en función del país de origen, la religión, la orientación sexual, o la relación con el <i>chieu</i> o el capitán o patrón)?
¿Reciben la misma remuneración todas las personas que efectúan el mismo tipo de trabajo?
De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué?
¿Se dan casos de acoso o de abuso verbal a bordo de la embarcación?
En caso afirmativo, ¿cuáles son los términos injuriantes empleados? (es importante indicar las palabras exactas, y no limitarse a decir que se profirieron «palabras groseras»).

5.5 Vínculo con los delitos pesqueros

Un estudio realizado por la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (UNODC) mostró que existe un vínculo entre la actividad de los buques que cometen delitos contra los recursos marinos vivos y la trata de personas con fines de trabajo forzoso a bordo de dichos buques. Este vínculo es motivo de gran inquietud con respecto a la falta de control y rendición de cuentas entre los operadores dedicados a la explotación ilícita de recursos marinos vivos. También pone de relieve la necesidad de proteger a las víctimas de trata de seres humanos de las sanciones legales que reciban los responsables de los delitos contra recursos marinos vivos a bordo de cuyos buques están embarcadas contra su voluntad.

Los delitos de pesca abarcan una variedad de infracciones, con frecuencia transnacionales y organizadas, que incluyen y rebasan la pesca ilegal. Se trata, por ejemplo, de fraude documental, evasión de impuestos, lavado de dinero, tráfico de drogas, trabajo forzoso y trata de personas. A menudo, las actividades ilícitas en el sector de la pesca se consideran equivalentes de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), pero hay muchos Estados que las tratan como simples problemas de gestión de las pesquerías, y no como delitos. Para eludir las medidas legales de represión, los empresarios pesqueros implicados en actividades ilícitas se amparan en el secreto de algunas jurisdicciones, y matriculan sus buques en registros internacionales abiertos. En otras palabras, pueden utilizar los servicios de Estados del pabellón que no tienen la capacidad o la voluntad para ejercer su jurisdicción penal y aplicar las normas internacionales sobre salud y trabajo. Cuando son empleados en buques dedicados a delitos de pesca, los trabajadores pueden encontrarse con pocos medios de protección, o ninguno, y son vulnerable a la explotación.

5.5.1 Pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR)

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) es un término amplio que engloba, entre otras, las siguientes actividades: i) la pesca y las actividades afines realizadas en contravención de leyes nacionales, regionales e internacionales; ii) la omisión de informes sobre actividades pesqueras y capturas o la presentación de datos al respecto que sean incompletos o inferiores a los reales; iii) la pesca por parte de buques apátridas; iv) la pesca en las zonas de competencia de las organizaciones regionales de ordenación pesquera por buques que enarbolan el pabellón de Estados que no son parte de esas organizaciones, y v) las actividades pesqueras que no están reguladas por los Estados y no pueden

controlarse y contabilizarse fácilmente⁸⁴. Los buques dedicados a la pesca INDNR tienden a ocultarse de las autoridades, lo que puede entorpecer el control de sus condiciones de seguridad y las condiciones de trabajo de los pescadores. Los pescadores indocumentados están más expuestos a ser obligados o coaccionados a participar en dichas actividades ilícitas. La pesca INDNR ha estado relacionada con el trabajo forzoso y la trata de personas⁸⁵.

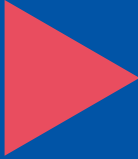
El Acuerdo sobre las medidas del Estado rector del puerto (AMERP), de la FAO, también abarca la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR):

El diseño del AMERP tiene tres aspectos particularmente significativos: la uniformización de los procedimientos y medidas de inspección aplicados en los puertos por los Estados del puerto (tradicionalmente, este ámbito normativo incumbe exclusivamente a la legislación nacional); la inclusión de obligaciones de los Estados del pabellón en materia de presentación de informes, investigación y cumplimiento de las normas (que también han sido tradicionalmente esferas de la incumbencia de la legislación nacional), y el establecimiento de mecanismos de financiación y asistencia técnica para ayudar de forma pragmática con instalaciones y sistemas a muchos países que tienen capacidades diferentes de regulación en los puertos [...] Este modelo de integración de los Estados del puerto en un esquema mundial de cooperación con los Estados del pabellón y las organizaciones regionales de ordenación pesquera —que abre al mismo tiempo oportunidades realistas de asistencia para los Estados del puerto cuyos recursos y capacidades tecnológicas son limitados— debería aplicarse en otros ámbitos de la delincuencia organizada transnacional en el mar, tales como la trata de seres humanos y el tráfico de migrantes en el mar, el tráfico ilegal de drogas por vía marítima, el contrabando de armas, la piratería y los asaltos armados, y también en los esfuerzos por capturar a otros perpetradores de delitos contra el medio ambiente marítimo⁸⁶.

84 FAO y OMI: *Informe de la tercera reunión del Grupo Especial de Trabajo Conjunto FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas*, Londres, 16-18 de noviembre de 2015, párrafo 9.

85 OIT: *Puntos de consenso* adoptados por el Foro de diálogo mundial para la promoción del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), Ginebra, 15-17 de mayo de 2013, documento GDFWF/2013/8, párrafo 5.

86 Desierto, Diane: «First Global Treaty Against Illegal, Unreported, and Unregulated (IUU) Fishing Entry into Force». Blog, 9 de junio de 2017, consultado el 4 de septiembre de 2020. (<https://www.ejiltalk.org/first-global-treaty-against-illegal-unreported-and-un-regulated-iuu-fishing-enters-into-force/>).



6

Ejercicio de inventario previo a la formación: Balance de los derechos laborales y las condiciones de trabajo y de vida a bordo de buques pesqueros, y de los sistemas estatales de inspección

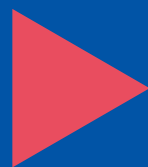




foto © ILO

La presente guía tiene por objeto ayudar a los administradores y formadores (o a los consultores nacionales) a hacer un balance visual y conceptual de los actores, la dinámica y las normas laborales en la pesca comercial. Los administradores y formadores utilizarán el inventario resultante para planificar e impartir la formación sobre inspección del trabajo. El esquema que se seguirá es el siguiente:

6.1 Inventario del sector y sus actores

6.1.1 Principales estadísticas del sector, con inclusión de los valores de mercado y de las exportaciones

6.1.2 Tipos de pesca

6.1.3 Tipo, tamaño y distribución geográfica de las flotas

6.1.4 Propietarios y concentración en el sector

6.1.5 Fuerza de trabajo, dotación, días en el mar

6.1.6 Condiciones de trabajo y de vida

6.1.7 Principales actores (no gubernamentales)

6.1.8 Otras partes interesadas

6.2 Actores y funciones del Estado

6.2.1 Legislación aplicable

6.2.2 Tipos de inspección en la pesca

6.2.3 Autoridades

6.2.4 Coordinación

6.2.5 Situación de la inspección y el cumplimiento

Cada subsección de la guía incluye preguntas a las que hay que responder para establecer el inventario. Estas preguntas orientadoras son a veces específicas y a veces generales. Los investigadores deberían sentirse libres para adaptar las preguntas en función de las características nacionales del sector y de los datos disponibles, y para añadir otras preguntas cuando dispongan de datos útiles.

Unas pocas secciones incluyen plantillas o modelos de gráficos para ayudar a los investigadores a recopilar y organizar datos. Estas plantillas también pueden ser utilizadas en la presentación de los datos del inventario a la reunión de planificación con los administradores de la Inspección del Trabajo.

Fuentes. Los administradores y los investigadores que lleven adelante el inventario tendrán que utilizar varias fuentes a fin de reunir la información necesaria para completarlo. Las pesquerías estatales y los organismos marítimos serán los primeros actores consultados, seguidos por los ministerios de Trabajo, las agrupaciones sectoriales, los sindicatos y las organizaciones de la sociedad civil.

Algunas preguntas pueden responderse con datos verificados (por ejemplo, el número de embarcaciones en la flota de pesca comercial), pero otras tal vez requieran estimaciones bien calculadas (por ejemplo, el porcentaje de trabajadores migrantes a bordo de buques cerqueros) o respuestas cualitativas (por ejemplo, una apreciación de la concentración entre los pequeños propietarios de empresas del sector) cuando no se disponga de datos concretos. Es posible que en algunos países simplemente no se disponga de datos, o que las fuentes o los muestreos sean tan imprecisos que induzcan a error a los investigadores. En tales casos, el tiempo necesario para encontrar y clasificar los datos principales pudiera exceder (con creces) el valor de los datos que podrían recopilarse.

Tiempo. La realización total del ejercicio de inventario podría tomar hasta diez días de trabajo a los investigadores estatales o ajenos a la inspección. Este tiempo podría abreviarse para responder a las necesidades de la inspección del trabajo.

Los gobiernos deberían llevar a cabo esta investigación con sus propios medios a fin de mejorar sus conocimientos sobre el sector y la reglamentación pertinente, lo que sería una forma de autoevaluación. Esto es particularmente importante para los ministerios de Trabajo con poca experiencia en el mundo de pesca comercial, y para las secretarías marítimas y/o de pesca con poca experiencia en materia de normativas laborales. Además, en los casos en que las autoridades no están relacionadas con las asociaciones sectoriales y organizaciones de trabajadores, este ejercicio les ayudará a forjar esos vínculos.

Colmar lagunas. La finalidad primordial del inventario es ayudar a las autoridades encargadas de las cuestiones laborales, de la pesca y/o marítimas a planificar una formación que permita, a corto plazo, emprender (o fortalecer) la inspección en la pesca aprovechando la legislación y las atribuciones existentes.

Es muy probable que este ejercicio de inventario arroje luz sobre las lagunas en la legislación y su aplicación. En lo que respecta a los gobiernos que no han ratificado el Convenio núm. 188, el inventario puede funcionar como un «análisis de carencias» preliminar que muestre lo que se necesita para remediar el desfase entre la legislación nacional y los requisitos del Convenio. Sin embargo, un análisis de carencias completo con miras a preparar la ratificación del Convenio núm. 188 es un proceso que dura normalmente un año (o más). Los gobiernos que decidan emprender este tipo de análisis deberían hacerlo junto con —y no en vez de— el inventario y la formación, de tal manera que no se retrase la construcción (o el fortalecimiento) de los sistemas de inspección y cumplimiento de las normas.

6.1 Inventario del sector y sus actores

6.1.1 Principales estadísticas del sector, con inclusión de los valores del mercado y de las exportaciones

1. ¿Cuál ha sido el valor anual de la pesca comercial en el curso de los cinco años últimos? ¿Está aumentando o disminuyendo?
2. ¿Cuál es el porcentaje del producto interior bruto (o renta nacional) anual aportado por este sector en los últimos cinco años? ¿Está aumentando o disminuyendo?
3. ¿El pescado y los productos pesqueros se venden en el mercado nacional o son exportados?
4. Si son exportados,
 - a) ¿cuál es el valor de los productos del mar exportados anualmente en los últimos cinco años? ¿está aumentando o disminuyendo?
 - b) ¿cuáles son los principales tipos de pescado o productos del mar transformados que se exportan?
 - c) ¿cuáles son las cinco mayores exportaciones por porcentaje?
 - d) ¿cuáles son los principales mercados de exportación?

El cuadro 6.1 muestra una plantilla (con valores de muestra) para recoger los datos sobre los tipos de producto y las partes de mercado.

► **Cuadro 6.1. Plantilla para indicar los tipos de producto y las partes de mercado**

Tipo de pescado/ producto del mar	Mercado nacional en dólares de los Estados Unidos (%)	Mercado de exportación en dólares de los Estados Unidos (%)	Principales mercados de exportación (%)
Atún en lata	35 millones (44%)	45 millones (56%)	UE (12%), Reino Unido (7%), Japón (4%)
Caballa	12 millones (75%)	4 millones (25%)	Reino Unido (40%)
Etc.			

6.1.2 Tipos de pesca

1. ¿Cuáles son las actuales categorías de pesca oficiales (por ejemplo, comercial en pequeña y gran escala, a larga distancia/oceánica, pesca de litoral, pesca artesanal o pesca de subsistencia?)
2. ¿Cómo se definen y se miden?
3. ¿Cuáles son sus partes respectivas en el volumen total nacional de capturas?
4. ¿Existe una zona económica exclusiva (ZEE)? ¿Hasta qué distancia de la costa se extiende?
5. Si hay una flota de pesca oceánica/a larga distancia,
 - a) ¿qué porcentaje de la flota comercial representa?
 - b) ¿qué porcentaje de desembarques representa (en volumen o valor)?
 - c) ¿dónde se encuentran las principales zonas pesqueras?
 - d) ¿qué organizaciones regionales de ordenación pesquera actúan allí?
 - e) ¿qué puertos extranjeros son utilizados con más frecuencia por las flotas de pesca oceánica?
 - f) ¿cuál es el número promedio de días pasados en el mar?

6.1.3 Tipo, tamaño y distribución geográfica de las flotas

1. ¿Se dispone de una lista de puertos pesqueros, o grandes puertos pesqueros, en la que se indique:
 - a) el número, tamaño y tipo de buques pesqueros que pueden amarrar allí?
 - b) el tipo de capturas que se desembarcan allí, desglosado por cantidad y tipo, y por puerto?
2. ¿Se dispone de una lista de puertos pesqueros, o grandes puertos pesqueros, en la que se indiquen los buques que enarbolan pabellón de otro país, desglosados por tamaño, tipo, capturas que se desembarcan allí, y por puerto?

El cuadro 6.2 y el cuadro 6.3 ayudan a organizar los datos según el tamaño, tipo y distribución de las embarcaciones. Estos datos pueden ayudar a los administradores a orientar (o reorientar) sus estrategias de inspección y cumplimiento de las normas. También es útil disponer de otro cuadro en el que se indiquen las embarcaciones y desembarques con respecto a los buques que enarbolan pabellón de otro país.

► **Cuadro 6.2. Plantilla para registrar el número de embarcaciones por puerto, tamaño y tipo**

Puerto	Todas las embarcaciones de arqueo bruto > 30	Cerquero < 30 gt	Cerquero de arqueo bruto > 30 gt	Parte de capacidad total del puerto (%)	Potero (pesca de calamar) de arqueo bruto < 30
X	281	12	87	35%	18
Y	317	16	103	38%	35
Etc.					

6.1.4 Propietarios y concentración en el sector

1. ¿Cómo describiría usted la composición de la propiedad en el sector (por ejemplo, «la mayoría de los propietarios son pequeñas empresas que poseen un promedio de tres embarcaciones con arqueo bruto de 60», o «alrededor del 80 por ciento de los buques de gran tamaño están fletados a diez empresas de pesca extranjeras»)?
2. ¿Qué porcentaje de buques (expresado con respecto al tamaño) pertenece a los diez mayores propietarios? ¿Quiénes son estos propietarios?
3. ¿Se trata de verdaderos propietarios o de operadores de buques nacionales o no nacionales? ¿Cómo se desglosan según la nacionalidad de los propietarios?

6.1.5 Fuerza de trabajo, dotación, días en el mar

¿Cómo describiría usted la composición de la fuerza de trabajo en la pesca comercial? El cuadro 6.3 propone una guía para registrar los principales datos que se necesitan sobre los trabajadores empleados en la pesca y sobre la naturaleza de su trabajo en el sector —por ejemplo, el tamaño medio de la tripulación por tipo de embarcación y por días pasados en el mar en cada campaña—.

► Cuadro 6.3. Plantilla sobre la fuerza de trabajo en la pesca comercial, por tipo de embarcación, días pasados en el mar y tamaño, composición y origen de la tripulación

Embarcación	Tamaño de la tripulación (promedio)	Días en el mar (promedio)	Composición de la tripulación (%)		Países de emigración/ regiones de origen (%)
			Nacionales	Migrantes	
Cerquero de arqueo bruto > 30	28	9	70%	30%	X (70%) Y (30%)
Potero (pesca de calamar de arqueo bruto > 30)	8	14	80%	20%	X (50%) Y (50%)
Cañero de arqueo bruto > 20	16	8	20%	80%	X (70%) Y (30%)
Selección, almacenamiento de capturas en puerto	n.d.	n.d.	75%	25%	X (50%) Y (50%)
Etc.					(n.d. = no se dispone de datos)

6.1.6 Condiciones de trabajo y de vida

1. ¿Qué datos sobre las condiciones de trabajo en la pesca comercial pueden obtenerse de fuentes gubernamentales? ¿Qué panorama de dichas condiciones de trabajo puede deducirse de esta información?
2. ¿Qué datos sobre las condiciones de trabajo en la pesca comercial pueden obtenerse de fuentes no gubernamentales, como, por ejemplo, institutos de investigación, sindicatos y entidades de la sociedad civil, así como de la prensa especializada nacional e internacional? ¿Qué panorama de dichas condiciones de trabajo puede deducirse de esta información?
3. Si los datos de estas fuentes no se ajustan a la realidad observada, ¿a qué cree usted que obedecen las discrepancias?
4. ¿De qué forma se recluta o se contrata a los trabajadores (incluidos los migrantes nacionales y los migrantes procedentes de otros países) para la pesca comercial?

5. ¿De qué datos/informes se dispone para la contratación, en particular con respecto a los trabajadores migrantes?
6. ¿Cómo se estructura la remuneración en la pesca?
7. ¿Se dispone de datos sobre el trabajo forzoso o el tráfico de personas en la pesca?

6.1.7 Principales actores (no gubernamentales)

1. Propietarios de buques pesqueros y sus organizaciones

- a) ¿Qué tipo de organización han adoptado los propietarios de buques? (por ejemplo, «asociación sectorial nacional única» o «múltiples asociaciones organizadas según especies/productos/tipo de artes de pesca/tamaño»)
- b) ¿Qué porcentaje de los propietarios de buques de pesca comercial forman parte de una asociación sectorial?
- c) ¿Los buques pesqueros venden sus capturas directamente a las empresas de transformación o los supermercados, o hay intermediarios que actúan como compradores?
- d) Si se utilizan ambos métodos, ¿cuál es el porcentaje estimado de las ventas directas con respecto a las indirectas?
- e) ¿Hay organizaciones más pequeñas de pescadores productores, que agrupen y representen a los pescadores artesanales? En caso afirmativo, sírvase dar detalles.

2. ¿Cómo se organizan los empleadores en los subsectores del procesamiento de productos del mar y la acuicultura?

3. ¿Cómo describiría usted la relación entre los propietarios de buques y los procesadores (por ejemplo, integración vertical, propiedad entrelazada o independencia casi total)?

4. Compradores

- a) ¿Qué compradores nacionales son los principales clientes del sector de la pesca comercial?
- b) ¿Qué compradores extranjeros son los principales clientes?
- c) ¿De qué forma están representados los compradores ante el Gobierno? (por ejemplo, como integrantes de una iniciativa de partes múltiples, o miembros de cámaras de comercio)
- d) ¿Qué compradores (o entidades colectivas) se han dotado de códigos de conducta y programas activos para atender las cuestiones laborales (con inclusión de la migración laboral)? ¿Están los documentos de diligencia debida y/o los informes sobre las condiciones de trabajo en la pesca preparados por el programa a disposición del público, o a disposición del Gobierno?

5. Organizaciones de trabajadores

- a) ¿Hay sindicatos que representen a los trabajadores empleados en la pesca comercial? ¿Hay otras iniciativas o redes que tratan de organizar a estos trabajadores y que no son sindicatos reconocidos?
- b) Si la respuesta es afirmativa, ¿en qué puertos están presentes y cuántos miembros tienen?
- c) ¿Cuál es la densidad de afiliación sindical en la pesca comercial (es decir, el número de miembros en porcentaje con respecto al número total de trabajadores en un sector)?
- d) ¿Están afiliados los sindicatos a una federación mundial (por ejemplo, la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)?
- e) ¿Cuáles de estas organizaciones transmiten al gobierno las cuestiones laborales o las quejas de los pescadores?

- f) ¿Cuáles de estas organizaciones han sido invitadas a participar en discusiones sobre políticas con el Gobierno?
 - g) ¿Está prevista en la legislación el establecimiento de alguna forma de comité de bienestar de los trabajadores, o de mecanismo de colaboración entre los trabajadores y la dirección, en el sector de la pesca comercial? En caso afirmativo, ¿se han constituido estos comités en algunos buques?
6. Organizaciones de la sociedad civil
- a) ¿Qué organizaciones de la sociedad civil se ocupan directamente de las cuestiones de la pesca comercial? Recomendamos que se elabore una lista de tales organizaciones por región y por tema: por ejemplo, «derechos laborales/derechos humanos», «beneficencia/bienestar» o «pesca/medio ambiente».
 - b) ¿Cuáles de estas organizaciones plantean al gobierno las cuestiones laborales?
 - c) ¿Han sido algunas de estas organizaciones invitadas a participar en discusiones sobre políticas con el Gobierno? ¿Qué organizaciones?

6.1.8 Otras partes interesadas

1. ¿Quiénes son los principales interlocutores comerciales del sector?
2. ¿Cómo han procedido estos interlocutores comerciales para exponer al Gobierno las cuestiones laborales que se plantean en la pesca comercial?
3. ¿Existen organismos u organizaciones regionales de ordenación pesquera?
4. Si la respuesta es afirmativa, ¿en cuáles de ellos participan el Gobierno o el sector?
5. ¿Hay institutos nacionales de investigación sobre la pesca? ¿Estos institutos estudian las cuestiones laborales en la pesca, como la seguridad a bordo, o difunden información sobre las mismas?

6.2 Actores y funciones del Estado

6.2.1 Legislación aplicable

1. ¿Cuál es la ley principal que trata de la pesca y su gestión (por ejemplo, una ley específica sobre la pesca)?
 - a) ¿Qué ministerio o entidad gubernamental tiene la máxima responsabilidad de aplicar la ley en cuestión?
 - b) ¿Cómo se definen los tipos de pesca en dicha ley principal?
 - c) ¿Contiene esa ley principal disposiciones (o reglas) específicas sobre los derechos laborales y las condiciones de trabajo en la pesca (incluida la seguridad)? En caso afirmativo, sírvase dar detalles.

Al igual que en la sección 6.1.1 más arriba ('Principales estadísticas del sector'), puede ser útil organizar las respuestas a las preguntas de la presente sección en dos o tres cuadros que presenten la información en función de la ley o reglamento, las cuestiones principales, el ámbito o las exenciones, y los ministerios u organismos. El cuadro 6.4 es un modelo de plantilla en la que, a título ilustrativo, se han introducido datos de las normativas tailandesas.

► Cuadro 6.4. Plantilla sobre la legislación vigente

Ley, reglamento	Cuestiones principales	Ámbito, exenciones	Ministerios/organismos
Ley de la Pesca (2002)	Gestión de pesquerías y capturas, licencias de pesca	Pesca comercial en ZEE (embarcaciones de arqueo bruto > 10)	Departamento de Pesca (DOF), Departamento de la Marina
Reglamento del DOF sobre el trabajo en la pesca (2012)	Contratos, salarios, horas de trabajo, formación	Parte de la Ley de la Pesca; embarcaciones de arqueo bruto > 30	DOF, Ministerio de Trabajo
Ley de Seguridad Marítima (1997)	Navegabilidad de las embarcaciones, licencias de navegación	Todas las embarcaciones de arqueo bruto > 5 (incluidos los buques de apoyo a la pesca)	Departamento de la Marina, Autoridad Portuaria
Etc.			

2. ¿Cuál es la principal ley laboral o código del trabajo que brinda protección a los trabajadores?
 - a) ¿Se aplican a la pesca la principal ley o código del trabajo? De ser así, ¿cuáles son el ámbito o los valores umbral que determinan la cobertura (por ejemplo, tipos de pesca, tamaño de las embarcaciones, número de trabajadores, tipos de relación de empleo)?
 - b) Si la ley o código se aplica a la pesca comercial, ¿brindan a los pescadores unos niveles de protección jurídica equivalentes a los que se proporcionan a los trabajadores en la industria, el comercio y la agricultura?
 - c) ¿Qué disposiciones de la ley o código del trabajo, de haberlas, se aplican específicamente a los pescadores y el sector de la pesca?
 - d) ¿Están los pescadores exentos (o se benefician de una excepción) con respecto a esta ley o código del trabajo, ya sea de forma íntegra o parcial? En caso afirmativo, ¿cuáles son estas exenciones?
 - e) ¿Qué normas laborales rigen las condiciones de trabajo y los derechos de los trabajadores que no forman parte de la tripulación o no trabajan a bordo de un buque pesquero (pero que están empleados, por ejemplo, en la selección de las capturas o en la venta en los puertos)?
 - f) ¿Se aplican también estas normas a los trabajadores migrantes (procedentes de un país extranjero)?

De no ser así, ¿qué ley regula las condiciones de trabajo y los derechos laborales de los pescadores migrantes? ¿En qué se diferencian las protecciones previstas en este caso?

En caso afirmativo, ¿hay en la Ley del Trabajo algunas disposiciones que se aplican a las condiciones de trabajo de los trabajadores migrantes (procedentes de un país extranjero)?
3. ¿Cuál es la principal ley sobre seguridad y salud en el trabajo?
 - a) ¿Abarca esta ley el trabajo en la pesca?

En caso afirmativo, ¿se aplica y da protección esta ley a todos los tipos de pescadores?

Si los pescadores están exentos, total o parcialmente, de esta ley y de los reglamentos conexos (o se benefician de excepciones), ¿cuáles son esas exenciones?
 - b) ¿Existe, por ejemplo, una ley o reglamento sobre seguridad marítima?
4. ¿Hay alguna leyes o normativas específicas sobre el trabajo en la pesca?
 - a) ¿Cuál es su ámbito? ¿Cuáles son sus exenciones?
 - b) ¿En qué se diferencian sus disposiciones principales de los requisitos establecidos en el código del trabajo principal?

5. Consideradas conjuntamente, ¿de qué manera las leyes y/o normativas laborales y de seguridad aplicadas en la pesca comercial abordan los temas que figuran en el Convenio núm. 188?

Para los países que no han realizado el análisis de carencias con respecto al Convenio núm. 188, el cuadro 6.5 propone una breve síntesis sobre la amplitud de los temas del trabajo en la pesca que se abordan en la legislación vigente, y algunas preguntas que permiten formarse una idea muy aproximada de la profundidad del marco jurídico pertinente.

► **Cuadro 6.5. Plantilla sobre el ámbito de aplicación del Convenio núm. 188**

Tema tratado en el Convenio núm. 188	Abordado en la legislación
<p>Relaciones de empleo, acuerdos de trabajo de los pescadores</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Son obligatorios los acuerdos o contratos escritos de trabajo del pescador? 2. ¿Pueden ser tratados los pescadores como «colaboradores», y no como empleados? 	
<p>Responsabilidades de los propietarios de los buques</p> <p>¿Están claramente definidas las responsabilidades jurídicas de los propietarios para con los capitanes o patronos y los tripulantes en lo relativo a salarios/remuneraciones, seguridad y salud, y suministro de alimentos y agua?</p>	
<p>Responsabilidades de los capitanes o patronos</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Están claramente definidas las responsabilidades jurídicas de los capitanes o patronos de cara a la tripulación en lo relativo a los acuerdos de trabajo (contratos) y la seguridad y salud? 2. ¿Proporciona el propietario del buque pesquero formación a los capitanes o patronos y, de ser así, qué temas abarca la formación y quién la imparte? 	
<p>Responsabilidades de los pescadores</p> <p>¿Proporciona el propietario del buque pesquero formación a la tripulación y, de ser así, qué temas abarca la formación y quién la imparte?</p>	
<p>Procedimientos de queja</p> <p>¿Están los mecanismos gubernamentales de tramitación de quejas a disposición de los pescadores, con inclusión de los pescadores migrantes?</p>	
<p>Edad mínima legal de admisión al empleo</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Es 16 años la edad mínima legal de admisión al empleo en la pesca? 2. ¿Hay prohibiciones claras con respecto al trabajo peligroso y/o el trabajo nocturno? 	
<p>Examen médico</p> <p>¿Hay requisitos en cuanto al examen médico de los pescadores?</p>	
<p>Dotación, horas de descanso</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Hay requisitos legales sobre los niveles mínimos de dotación de las embarcaciones? 2. ¿Se impide el zarpe de las embarcaciones con una tripulación demasiado reducida? 3. ¿Cuáles son los límites relativos al horario de trabajo o los periodos de descanso? 	
<p>Lista de tripulantes</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Es el establecimiento de listas exactas de los tripulantes un requisito legal? 2. ¿Se autoriza el zarpe de las embarcaciones cuyas listas de tripulantes son inexactas? 	
<p>Remuneración de los pescadores</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ¿Se remunera a los pescadores mensualmente (o según otro intervalo regular)? 2. ¿Pueden los trabajadores migrantes (procedentes de un país extranjero) remitir a sus familias las remuneraciones percibidas, sin que el propietario del buque pesquero les impute costo alguno? 	
<p>Repatriación</p> <p>En el caso de los trabajadores desembarcados en puertos extranjeros, ¿existen disposiciones que prevén su repatriación a expensas del propietario del buque?</p>	

<p>Contratación y colocación</p> <p>¿Hay requisitos relativos a la contratación y colocación de los pescadores, incluso cuando intervienen agencias de empleo privadas?</p>	
<p>Alojamiento, alimentos y agua potable</p> <p>1. ¿Hay requisitos relativos al suministro de cantidades suficientes de alimentos nutritivos, agua potable limpia, y alojamiento adecuado?</p> <p>2. ¿Se han establecido normas en cuanto al ruido, el calor y la ventilación a bordo de las embarcaciones?</p>	
<p>Atención médica</p> <p>1. ¿Hay requisitos sobre la prestación de atención médica a bordo de los buques pesqueros y cuando los tripulantes se encuentran en los puertos?</p> <p>2. ¿Se suele llevar a bordo de las embarcaciones alguna forma de equipo de primeros auxilios?</p> <p>3. ¿Hay alguna persona formada para prestar primeros auxilios a bordo de los buques pesqueros?</p> <p>4. ¿Están las embarcaciones equipadas con equipos de radio y/o telecomunicaciones que permitan obtener asistencia o asesoramiento médicos?</p>	
<p>Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes</p> <p>1. ¿Son claras para los propietarios de buques y los capitanes o patronos las responsabilidades en lo que atañe a garantizar buenas condiciones de seguridad y salud a bordo de las embarcaciones?</p> <p>2. ¿Es obligatorio disponer de chalecos salvavidas y equipo de protección personal (EPP) para todos los miembros de la tripulación?</p>	
<p>Seguridad social</p> <p>1. ¿Están los pescadores amparados por un régimen de seguridad social? ¿Es la cobertura equivalente a la que se brinda a los trabajadores con empleos en tierra firme?</p> <p>2. ¿Hay distintos tipos y niveles de cobertura para los pescadores nacionales y los pescadores migrantes?</p>	
<p>Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo</p> <p>¿Son los requisitos legales claros para los propietarios de buques en lo que atañe a la enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo?</p>	

6. ¿Cómo se aplican al trabajo a bordo de buques pesqueros las protecciones de los derechos laborales fundamentales (es decir, las normas fundamentales del trabajo de la OIT)? En el cuadro 6.6 se propone una plantilla en la que se han introducido datos de las normativas tailandesas (vigentes en 2019).

► **Cuadro 6.6. Template for core labour standards**

Tema de la norma fundamental	Ley, reglamentos	Aplicación en la pesca	Ratificaciones
Trabajo forzoso (y trata de personas)	Ley contra la trata de personas	Se aplica	C. 29 Sí C. 105 Sí (P. 29 Sí)
Libertad de asociación y libertad sindical, negociación colectiva	Ley de relaciones laborales	Exclusión de trabajadores migrantes	C. 87 No C. 98 No
Trabajo infantil			
Discriminación			

7. ¿Qué otros instrumentos relativos a la pesca o al sector marítimo ha adoptado o ratificado el Gobierno (por ejemplo, el Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto (MERP), o el Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT)? ¿En qué leyes o normativas nacionales se han recogido las normas contenidas en estos instrumentos?

6.2.2 Tipos de inspección en la pesca

Si bien es cierto que la inspección en la pesca —de embarcaciones, artes de pesca o capturas— está en general bien establecida en todo el mundo, en cambio la **inspección del trabajo** en la pesca es una práctica relativamente reciente. Las tres principales categorías de inspección de las condiciones de trabajo y de vida a bordo y del respeto de los derechos laborales de quienes trabajan a bordo de buques pesqueros son las siguientes:

1. Inspecciones a bordo de buques pesqueros en puertos nacionales
2. Inspecciones a bordo de buques pesqueros en el mar, en aguas territoriales (nacionales)
3. Inspecciones en el extranjero por inspectores de un país en buques del propio país.

6.2.3 Autoridades

1. ¿Qué organismos gubernamentales (por ejemplo, ministerios o departamentos) han sido designados como autoridad nacional competente para ocuparse de las condiciones de trabajo y las inspecciones en la pesca comercial?
2. ¿En qué organismo recae principalmente la responsabilidad de inspeccionar el trabajo en la pesca?

También en este caso la preparación de un cuadro puede ayudar a organizar los datos relativos a las autoridades que llevan a cabo las inspecciones y a sus atribuciones respectivas en la reglamentación de la pesca. El cuadro 6.7 propone una plantilla en la que se han introducido datos relativos a Tailandia.

► Cuadro 6.7. Template for inspection authority data

Autoridad de inspección	Cuestiones laborales	Inspectores activos en la pesca (dedicación equivalente a tiempo completo)	En el puerto	En el mar (ZEE)	En el mar (aguas int.)	Estado del pabellón	Estado del puerto
Depto. de Pesca	Seguridad		√	√		√	√
Depto. de Inspección del Trabajo	Salarios, horas de trabajo, condiciones de vida		√	√		√	
Depto. de Inmigración (Min. de Trabajo)	Contratos, permisos de trabajo		√	√		√	
Servicio de Seguridad Marítima	Trata de personas		√	√		√	√
Marina nacional	Búsqueda/rescate			√	√	√	√
Etc.							

3. Si las responsabilidades de los inspectores son multifuncionales, ¿qué porcentaje de su trabajo se dedica a las inspecciones en el sector de la pesca?
4. ¿Dónde están ubicados los equipos de inspección del trabajo con respecto a los grandes centros de pesca? (En este caso es útil disponer de un mapa gráfico en el que figuren los principales puertos de pesca y los puestos/centros donde se encuentra el personal de la inspección del trabajo.)
5. ¿Qué autoridad, de haberla, tiene la máxima responsabilidad de las inspecciones por el Estado del puerto (capturas/pesquerías y/o trabajo) en los buques que enarbolan pabellón de otro país?
6. ¿Hay ONG o empresas autorizadas para llevar a cabo inspecciones por cuenta del Gobierno? Si es así, sírvase dar detalles de las disposiciones relativas al alcance de las inspecciones, el ámbito geográfico y la frecuencia.

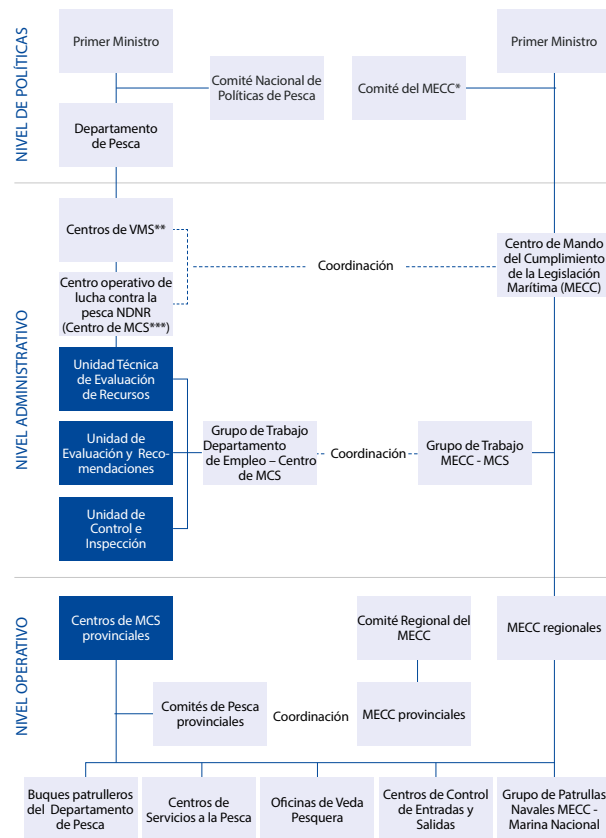
7. ¿Hay otras categorías de inspectores o tipos de sistemas de inspección que intervienen en la pesca comercial y que no se han mencionado más arriba?

6.2.4 Coordinación

1. ¿Existe un organismo coordinador o ministerio principal que tenga la responsabilidad general en cuanto a las inspecciones y el cumplimiento de la legislación en la pesca?

En este caso, es útil disponer de un organigrama que muestre las relaciones entre los organismos y los temas abordados. El diagrama de la derecha describe la estructura de coordinación del sector pesquero del Gobierno de Tailandia (extracto de «Thailand National Plan of Control and Inspection», Departamento de Pesca (2015) (reimpreso en 2016 en el informe «Assessing Government and Business Responses to the Thai Seafood Crisis», de Humanity United/Freedom Fund).

► Gráfico 1. Departamento de Pesca de Tailandia (2015). Plan nacional de control e inspección



*MECC: Maritime Enforcement Command Centre = Centro de Mando del Cumplimiento de la Legislación Marítima
 **VMS: Vessel Monitoring System = Sistema de Seguimiento de Buques
 ***MCS: Monitoring, Control and Surveillance = Seguimiento, Control y Vigilancia.

2. ¿Se ha suscrito algún memorando de entendimiento entre los distintos sistemas de inspección?
3. ¿Se llevan a cabo inspecciones conjuntas a bordo de los buques pesqueros? De ser así, ¿qué organismos participan habitualmente en ellas?
4. ¿Hay comités o equipos interministeriales a nivel nacional? ¿O a nivel regional, provincial o de puerto? ¿Qué organismos participan en ellos y con cuánta frecuencia se reúnen?

6.2.5 Situación en materia de inspección y cumplimiento de la legislación

1. ¿Tiene el servicio central de inspección del trabajo una estrategia para lograr el cumplimiento de las normas en el sector de la pesca? De haberla, ¿cuáles son las metas u objetivos específicos de la estrategia (por ejemplo, un determinado número de inspecciones y medidas de control del cumplimiento de la legislación, por puerto y por mes o por año)?
2. ¿Qué organismo tiene la responsabilidad de determinar qué embarcaciones (y/o qué puertos) serán visitadas por la inspección del trabajo?

3. ¿Qué medidas para prevenir los riesgos se adoptan antes de llevar a cabo las visitas de inspección y control del cumplimiento de la legislación en las embarcaciones o puertos?
4. ¿Se basan las inspecciones del trabajo en la pesca exclusivamente en el examen de documentos por los inspectores?
5. ¿Se suele incluir en las inspecciones la celebración de entrevistas con los trabajadores?
6. ¿Cuántas quejas recibe la inspección cada año sobre las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores (¿dicho número está aumentando o disminuyendo?)
7. ¿Existe una herramienta de inspección del trabajo y presentación de informes específica para la pesca?

En caso afirmativo, ¿cómo se compara con las herramientas utilizadas para las inspecciones de rutina en tierra?

En caso afirmativo, ¿cómo se compara el campo cubierto por estas herramientas con el conjunto de los temas tratados en el Convenio núm. 188, descritos en Cuadro 6.5. Plantilla sobre el ámbito de aplicación del Convenio núm. 188 (páginas 135-136).

8. ¿Se ha impartido a los inspectores encargados del trabajo pesquero una formación sobre técnicas de inspección en la pesca, inclusive a bordo y en alta mar?
9. ¿Qué inspectores del sector han recibido una formación especial para detectar trabajo forzoso, trata de personas y/o trabajo infantil en la pesca?
10. ¿Cómo se compilan y notifican los datos obtenidos en el marco de las inspecciones y la aplicación de medidas de cumplimiento?

¿Permiten los datos reunidos complimentar un cuadro como el que figura a continuación, sobre infracciones laborales corrientes e infracciones más graves? Cuando no se dispone de un modelo de informe estándar, la plantilla rudimentaria descrita en el cuadro 6.8 puede adaptarse a fin de organizar dichos datos.

► **Cuadro 6.8. Plantilla para registrar infracciones laborales**

Puerto	Número de inspecciones en el trabajo pesquero (durante 12 meses)	Infracciones laborales			Infracciones penales (trabajo forzoso, trabajo infantil)
		Salarios	Horas de trabajo	Seguridad	
Monteazul	923	3	5	9	0
Monteverde	644	6	14	16	3

En caso afirmativo, ¿cuántas medidas de aplicación de las normativas laborales se adoptaron en la pesca comercial en los últimos 12 meses, expresadas en porcentaje con respecto al número total de inspecciones en la pesca?

¿Cuál ha sido la evolución de este porcentaje en los últimos cinco años? (A este respecto, es útil disponer de un gráfico que muestre el número de inspecciones y medidas de aplicación de la legislación llevadas a cabo en un periodo determinado.)

¿Cómo se explica el incremento, la disminución o el mantenimiento del volumen de medidas?

11. ¿Es habitual que se apliquen sanciones cuando se detectan infracciones?

¿Consideran los propietarios de buques pesqueros que las sanciones previstas para las infracciones laborales comunes tienen un fuerte efecto disuasorio?

▶ Anexo I: Consejos para la formación

Notas sobre técnicas didácticas para los formadores. A continuación, se proponen algunas explicaciones y orientaciones para formadores sobre la utilización de dos técnicas didácticas.

Actividades en grupos reducidos. El trabajo y la discusión en grupos pequeños es uno de los principales métodos de formación utilizados en la capacitación de trabajadores. Este tipo de trabajo:

- ▶ Constituye un método activo;
- ▶ Favorece la cooperación entre los participantes;
- ▶ Alienta a los participantes más inseguros a participar en las discusiones;
- ▶ Permite que los participantes trabajen sin tener el sentimiento de estar siendo observados constantemente por el instructor;
- ▶ Es un mecanismo eficaz para estructurar los debates, y
- ▶ Capacita a los participantes para investigar, analizar y proponer respuestas al tipo de situaciones que ellos y sus compañeros de trabajo encuentran en el trabajo.

Lo ideal sería constituir grupos de tres o cuatro personas. Sin embargo, habrá ocasiones en que usted proponga a los participantes trabajar en parejas. Esta modalidad puede ser muy útil para las actividades que exigen una atención minuciosa, como la preparación de un folleto o la redacción de una alocución breve.

Lista de verificación para instructores con respecto al trabajo en grupos reducidos. Es esencial que el trabajo en grupos reducidos se estructure con eficacia. El proceso de definir actividades, supervisar los debates de grupo y recibir y resumir sus conclusiones le ayudará a usted a construir esta estructura.

Definición de la actividad

- ▶ Asegúrese de que los participantes tienen una visión clara de los objetivos.
- ▶ Asegúrese de que los participantes pueden completar la actividad en el tiempo fijado.
- ▶ Asegúrese de que todos comprenden claramente lo que se les ha pedido que hagan.
- ▶ Asegúrese de que en cada grupo los participantes saben que deberían designar a un portavoz y que las tareas deberían rotarse.
- ▶ Indique claramente la forma en que usted desea que los grupos presenten sus conclusiones, por ejemplo, mostrando los puntos esenciales por medio de un rotafolio.

Supervisión de los grupos

- ▶ Deje a los miembros de cada grupo el tiempo necesario para conocerse y definir el trabajo, antes de acercarse a ellos para comprobar sus avances.
- ▶ Trate de supervisar las actividades de los grupos sin dominar el análisis.
- ▶ Esté preparado para interactuar con cualquier grupo que tenga dificultades, y ayudarle a estructurar su discusión y su trabajo.

Presentación de conclusiones de los grupos

- ▶ Usted debería ser claro acerca de los objetivos de la presentación de conclusiones.

- ▶ Divida los temas para evitar repeticiones y exposiciones excesivamente largas. Por ejemplo, pregunte si el grupo 2 tiene algo que añadir a las conclusiones del grupo 1 sobre la tarea 1.
- ▶ ¿Hay puntos centrales que usted desea que los participantes aborden?
- ▶ ¿Hay puntos esenciales que usted tal vez tenga que introducir si no han sido tratados en las conclusiones presentadas?
- ▶ Aliente a los grupos a que incluyan ejemplos para ilustrar sus ideas. Esto permitirá establecer vínculos entre el lugar de trabajo, la experiencia sindical de los participantes y las actividades de la formación.

Resumen de las conclusiones presentadas y orientación de la discusión final

Es importante que usted prepare un resumen de los principales puntos que se decantan de las conclusiones de los grupos. Puede hacerlo durante la discusión final, en la cual todos los grupos participan, o al concluir esta.

A veces, usted querrá mostrar los puntos esenciales en un rotafolio, una gran hoja de papel o una pizarra. Por otra parte, puede extraer temas de los informes.

Esta es también una oportunidad para señalar los puntos comunes con actividades y discusiones que han tenido lugar anteriormente durante la formación, y también con partes futuras de la misma.

Juego de roles

¿Qué es el juego de roles?

El juego de roles es un método activo de aprendizaje que puede generar una considerable actividad e interacción entre los participantes en la formación. En lo esencial, a estos se les pide que interpreten un rol en una inspección o una situación particular.

¿Para qué se utiliza el juego de roles?

Los formadores e instructores utilizan el juego de roles porque:

- ▶ Es un método activo;
- ▶ Es una forma de desarrollar las competencias de los participantes en la formación (por ejemplo, preparando y defendiendo un argumento);
- ▶ Ayuda a potenciar la confianza de los participantes;
- ▶ Puede ser una manera útil de descubrir cómo no hay que abordar una situación dada;
- ▶ Puede ayudar a comprender algunas pautas de comportamiento y la forma en que las personas se relacionan entre sí;
- ▶ Puede ofrecer la oportunidad de ponerse en la situación de otra persona (por ejemplo, la de un pescador que tiene un problema de seguridad o salud, o la de un administrador con determinadas competencias), y
- ▶ Puede servir para elaborar métodos cooperativos de inspección.

¿Cómo se organiza el juego de roles?

La organización de un juego de roles y la asignación de los papeles que cada uno representa dependerán del tipo de ejercicio que se conciba. Por ejemplo, un ejercicio de entrevistas podría enfocarse utilizando grupos de tres personajes:

* INSPECTOR

* PESCADOR

* OBSERVADOR (del ejercicio de formación)

Un ejercicio de roles sobre una negociación podría utilizar los grupos siguientes:

* INSPECTOR

* PROPIETARIO DE BUQUE o CAPITÁN o PATRÓN

* OBSERVADOR

En el marco de la **preparación** para el juego de roles es importante reunir a los participantes que interpretan un mismo rol. Por ejemplo, todos los hagan de inspectores en el terreno, administradores, pescadores, capitanes o patronos, propietarios de buques y observadores. Esto les permitirá intercambiar ideas sobre la forma en que cada uno abordará su rol y aclarar las dudas que tengan acerca de cualquier aspecto.

Lista de verificación para formadores – Instrumento para asegurar la eficacia del juego de roles

- Aproveche la experiencia de los participantes como base para el juego de roles. Por ejemplo, un problema particular al que se ve confrontado un participante puede convertirse en el centro de la trama del juego de roles.
- Los participantes deberían ser informados sobre cuáles son los objetivos del juego de roles.
- Los participantes tienen que comprender claramente lo que se les pide que hagan, y en qué consiste su propio rol.
- Los roles de cada participante deberían ser simples y poner de relieve las principales cuestiones que se están tratando.
- El juego de roles debería basarse en la experiencia de los participantes (aun cuando también habrá oportunidades en que se les asignen roles no relacionados con su experiencia, o en que se les planteen situaciones nuevas para ellos).
- Se debe dejar a los participantes tiempo suficiente para preparar su papel.
- Se deberían definir las reglas básicas del juego de roles. En particular, usted debería insistir en que los participantes no deben inventar nuevos personajes para el juego, y en que, si tienen preguntas o dificultades, deberían exponérselas al formador.
- Por lo general, a algunos participantes se asignará el rol de observador, cuya función consiste en observar y dar cuenta del desarrollo del juego de roles en su totalidad. Los observadores tienen que disponer de tiempo suficiente para presentar sus conclusiones, ya que estas deberían formar la base de la discusión una vez concluido el juego de roles. Disponer de una lista de verificación del observador es útil para avanzar en este proceso.
- Usted debería indicar claramente cuál es el momento en que termina el juego de roles y comienza la discusión general, de tal manera que los participantes sepan cuándo tienen que «salir» de sus roles.

► **Anexo II: Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica - Herramienta de inspección para el control por el Estado del puerto**

AUTORIDAD DE SEGURIDAD MARÍTIMA DE SUDÁFRICA (South African Maritime Safety Authority)

Lista de verificación para la inspección inicial con respecto al Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007



Control por el Estado del puerto

Nombre del buque: _____

Número OMI: _____

Pabellón: _____

Puerto de la inspección: _____

Fecha de la inspección: / / _____

Inspector: _____

Firma: _____

Horas de la inspección		
	Date	Time
Comienzo de la inspección inicial	/ / 21	
Fin de la inspección inicial	/ / 21	
Comienzo de la inspección detallada	/ / 21	
Fin de la inspección detallada detallada	/ / 21	

Oficial principal: _____

Firma: _____

Índice

AUTORIDAD	145
ORIENTACIONES	145
NOTAS DE ORIENTACIÓN PARA INSPECTORES	146
DATOS GENERALES SOBRE LA EMBARCACIÓN	147
CALIFICACIONES DE LA TRIPULACIÓN	148
SECCIÓN A – INSPECCIÓN INICIAL	148-150
SECCIÓN B – COMENTARIOS DE LOS INSPECTORES SOBRE LA INSPECCIÓN DETALLADA	151
SECCIÓN C – ENTREVISTAS (adjuntar los documentos pertinentes)	151

AUTORIDAD

Disposiciones en materia de control

- Convenio sobre el trabajo en la pesca 2007, Convenio núm. 188

Orientaciones para las inspecciones de control

- *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*

ORIENTACIONES

La finalidad de este folleto es proponer un modelo de registro de inspección fácilmente accesible. El folleto contiene una guía útil para los inspectores.

Sección A

Esta sección contiene la lista de verificación para la inspección inicial, e incluye una lista de los principales ámbitos de inspección.

Sección B

Cuando, tras realizar la inspección inicial, el inspector determina que se debería llevar a cabo una inspección pormenorizada de un determinado aspecto o ámbito, en la sección B se deberán consignar los detalles de dicho aspecto o ámbito y la información pertinente, por ejemplo, sobre las medidas adoptadas.

Sección C

Esta sección contiene una guía para el inspector en su interacción con las tripulaciones.

NOTAS DE ORIENTACIÓN PARA INSPECTORES

El Convenio núm. 188 prevé el control de los buques de pesca, no solo por los Estados del pabellón, sino también por los Estados del puerto. Las disposiciones no vinculantes relativas al control por el Estado del puerto alientan a los Estados a inspeccionar las condiciones a bordo de los buques pesqueros extranjeros que hacen escala en sus puertos. Si esas condiciones presentan riesgos para la seguridad y salud de la tripulación, el buque puede ser inmovilizado hasta que las deficiencias han sido subsanadas.

En el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio núm. 188 se estipula que «[c]uando no sea inmediatamente posible que un Miembro aplique todas las medidas previstas en el presente Convenio debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente» todas o algunas de las disposiciones enumeradas en el párrafo. En el artículo 4 se estipula también que la aplicación progresiva de esas disposiciones no rige para los buques pesqueros que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del Convenio núm. 188, salvo cuando estos buques pesqueros hagan escala en el puerto de otro Estado al encontrarse en una situación de fuerza mayor, dando así lugar al control por dicho Estado.

La obligación de llevar a bordo de los buques pesqueros un «documento válido» figura en el artículo 41 del Convenio núm. 188, el cual estipula que:

1. 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 a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del 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, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.
2. El periodo de validez de dicho documento podrá coincidir con el periodo de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho periodo de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años”.

DATOS GENERALES SOBRE LA EMBARCACIÓN				
Propietario				
Número OMI		País		
Puerto de matrícula				
Eslora		Arqueo bruto*		* (24 m = arqueo bruto 300, 45 m = arqueo bruto 900)
Parte en el C188	<input type="checkbox"/>	Estado ha ratificado el C188	<input type="checkbox"/>	
Documento válido				
Exclusiones/Exenciones				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
El capitán o patrón indica que todo el equipo funciona satisfactoriamente y que el buque está en adecuado estado de navegabilidad			SÍ	NO
Firma del capitán o patrón				
Observaciones				
Fecha de salida prevista	/ /21	Hora		
Próximo puerto		Hora prevista de llegada al próximo puerto		

CALIFICACIONES DE LOS TRIPULANTES			
<i>(Trace un signo √ frente al (a los) certificado(s) que corresponda(n))</i>			
RANGO	CCP VÁLIDO	APROBACIÓN POR EL ESTADO DEL PABELLÓN	SMSSM
Capitán o patrón, buque de eslora >24m (sin límite)	II/3 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oficial de cubierta en la pesca, buque de eslora >24m	II/2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Oficial de cubierta en la pesca, buque de eslora <24m	II/2 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Primer maquinista en buque pesquero	II/5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Segundo maquinista	II/5 <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Marinero integrante de la guardia	Res 4 <input type="checkbox"/>		

Notas:

(1) **CCP válido:** Debe llevarse a bordo el original del Certificado de Competencia Profesional (CCP), junto con su traducción al inglés.

(2) **SMSSM:** Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (*Global Maritime Distress and Safety System - GMDSS*).

Aprobación por el Estado del Pabellón: El Estado del pabellón debe reconocer todo certificado extendido por otra parte a los oficiales que prestan servicio bajo su pabellón.

(3) **Aprobación por el Estado del Pabellón:** El Estado del pabellón debe reconocer todo certificado extendido por otra parte a los oficiales que prestan servicio bajo su pabellón.

(4) El requisito mínimo para los buques que operan en la zona marítima A3 es que por lo menos un oficial de navegación debe ser titular de un certificado válido de operador general de SMSSM, y que todos los demás tengan certificados válidos de operador restringido de SMSSM.

SECTION A – INITIAL INSPECTION	
ÁMBITO 1 - RESPONSABILIDADES (artículo 8)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Algunos trabajos deben efectuarse bajo supervisión	Calidad de la supervisión <input type="checkbox"/>
Prácticas de sensibilización sobre seguridad y salud en el trabajo	Nivel de conciencia de los pescadores sobre la seguridad; práctica de simulacros <input type="checkbox"/>
Se proporcionan los recursos necesarios al capitán o patrón	Adecuación de las guardias; ropa de protección <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 2 – EDAD MÍNIMA (artículo 9)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Se cumple con la edad mínima de 16 años	Lista de la tripulación; documentos de identidad; pasaportes <input type="checkbox"/>
Se debe proteger a los menores de 18 años	Horarios de trabajo <input type="checkbox"/>
Se proporcionan los recursos necesarios al capitán o patrón	Adecuación de las guardias; ropa de protección <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 3 – EXÁMENES MÉDICOS (artículos 10, 11 y 12)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Dotación en condiciones seguras	Lista de la tripulación; documento relativo a la dotación mínima de seguridad; idoneidad de las calificaciones <input type="checkbox"/>
Periodos mínimos de descanso	Diez horas de descanso por cada periodo de 24 horas; horario de trabajo <input type="checkbox"/>
Los periodos de descanso son proporcionales al número real de horas de trabajo	Horarios de trabajo <input type="checkbox"/>
Los guardias disfrutan del descanso necesario	Horarios de los guardias <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 5 – ACUERDOS DE TRABAJO DE LOS PESCADORES (artículos 6, 17, 18, 19 y 20)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Concertación de acuerdos de trabajo	Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo <input type="checkbox"/>
Formato de los acuerdos de trabajo	Anexo II <input type="checkbox"/>
Registros de trabajo con arreglo a dichos acuerdos	Horarios de trabajo; características de las capturas <input type="checkbox"/>
Registro de pagos	Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos <input type="checkbox"/>

SECTION A – INITIAL INSPECTION	
ÁMBITO 6 – REPATRIACIÓN Y CONTRATACIÓN (artículos 21 y 22)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Derecho de repatriación	Cláusula sobre repatriación en los acuerdos de trabajo u otros documentos <input type="checkbox"/>
Costo de la repatriación	Cláusula en documentos <input type="checkbox"/>
Pescadores que dependen de un servicio de contratación	Licencia o certificado del servicio de contratación <input type="checkbox"/>
No se paga por la obtención de un empleo; no se establecen listas negras	Documentación <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 7 - PAGOS (artículos 23 y 24)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Acuerdos de trabajo	Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo <input type="checkbox"/>
Formato de los acuerdos de trabajo	Anexo II <input type="checkbox"/>
Registros de trabajo con arreglo a dichos acuerdos	Horarios de trabajo; características de las capturas <input type="checkbox"/>
Registro de los pagos	Lista de la tripulación; copias firmadas de todos los acuerdos de trabajo <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 8 – ALOJAMIENTO Y COMIDA (artículos 25, 26 y 28)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Aprobación de los planos respectivos	Distribución general <input type="checkbox"/>
Ubicación, tamaño y calidad suficientes del alojamiento	Observaciones visuales; mediciones <input type="checkbox"/>
Mantenimiento de los espacios de alojamiento y de cocina	Observaciones visuales; aspecto seguro, saludable y confortable <input type="checkbox"/>
Instalaciones sanitarias suficientes, como retretes y aseos	Observaciones visuales <input type="checkbox"/>
Ventilación, calefacción y refrigeración	Anexo III; suministro de aire satisfactorio; condiciones adecuadas <input type="checkbox"/>
Mitigación de ruidos y vibraciones excesivos	Anexo III; limitación mediante normas <input type="checkbox"/>
Alimentos suficientes y con valor nutritivo	Observaciones visuales; menú; planes de menús; nivel de formación de los cocineros <input type="checkbox"/>
Agua potable suficiente	Litros de agua disponibles por día para cada pescador durante el viaje <input type="checkbox"/>
Altura de los dormitorios	Entre 190 cm y 200 cm <input type="checkbox"/>
Acceso directo a los dormitorios	No hay acceso directo desde las bodegas de pescado o las salas de máquinas <input type="checkbox"/>
Aislamiento adecuado	Paneles y vagras <input type="checkbox"/>
Salidas de emergencia	Acceso desde todos los espacios de alojamiento de la tripulación <input type="checkbox"/>
Iluminación	Iluminación adecuada, iluminación para la lectura, luces de emergencia <input type="checkbox"/>
Enfermería (buques de eslora > 45 m o arqueado bruto > 950)	Enfermería separada y debidamente equipada <input type="checkbox"/>
Inspecciones por el capitán o patrón (buques de eslora > 24 m o arqueado bruto > 300)	Documentación; cuadernos de bitácora <input type="checkbox"/>

SECTION A - INITIAL INSPECTION	
ÁMBITO 9 - ATENCIÓN MÉDICA (artículos 29 y 30)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Equipo y suministros médicos (prescritos)	Idoneidad de los niveles de suministro; documentación <input type="checkbox"/>
Persona calificada para prestar primeros auxilios	Calificación <input type="checkbox"/>
Instrucciones médicas	Documentación <input type="checkbox"/>
Servicio de consulta médica a distancia	Medios de comunicación por radio o satélite <input type="checkbox"/>
Derecho a tratamiento médico en tierra	Registros; entrevistas con los pescadores <input type="checkbox"/>
El equipo y los suministros médicos son inspeccionados regularmente	Documentación <input type="checkbox"/>
Guía médica	Documentación <input type="checkbox"/>
Sistema preestablecido de consultas médicas	Demostración práctica <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 10 - SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO (artículos 31, 32 y 33)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Formación en prevención de accidentes	Medidas previstas; documentación <input type="checkbox"/>
Manipulación segura de las artes de pesca	Documentación; registros; calificaciones <input type="checkbox"/>
Notificación e investigación de accidentes	Documentación <input type="checkbox"/>
Comités de seguridad	Registros <input type="checkbox"/>
Procedimientos de seguridad a bordo	Registros; observación <input type="checkbox"/>
Orientaciones sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos	Documentación; registros; entrevistas <input type="checkbox"/>
Ropa de protección apropiada	Documentación; entrevistas; observación <input type="checkbox"/>
Buen dominio del manejo del equipo	Demostración práctica; entrevistas <input type="checkbox"/>
Evaluación de riesgos	Documentación; observación <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 11 - SEGURIDAD SOCIAL (artículos 34, 35, 36 y 37)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Seguridad social (la misma de los demás trabajadores)*	Documentación pertinente; certificados <input type="checkbox"/>
ÁMBITO 12 - PROTECCIÓN: LESIÓN o MUERTE (artículos 38 y 39)	ELEMENTOS OBJETO DE LA INSPECCIÓN
Protección en el caso de accidentes del trabajo	Documentación; registros; entrevistas; certificados de responsabilidad civil del propietario <input type="checkbox"/>
Alojamiento, costos y cuidados	Documentación; registros; entrevistas <input type="checkbox"/>

- **Anexo III: Notificación 1885 de la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas del Reino Unido relativa a la navegación comercial**
(U.K. Maritime y Coastguard Agency merchant shipping notice 1885 – traducción no oficial)
-



NOTIFICACIÓN 1885 (F)
PARA LA MARINA MERCANTE **1885 (F)**

RELATIVA AL CONVENIO DE LA OIT SOBRE
EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007

Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas

Control e inspección

Notificación para todos los propietarios, operadores y administradores de buques pesqueros, así como para las entidades de contratación de personal de estos buques y los pescadores

La presente notificación debe leerse conjuntamente con el Reglamento del Reino Unido, de 2018, para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca, de la OIT – Control y certificación)

(*Merchant Shipping (Work in Fishing Convention) (Survey and Certification) Regulations 2018*), las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros y las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), ambas de la OIT.

Resumen

- ▶ La Notificación 1885 (F-Pesca) para la Marina Mercante (Merchant Shipping Notice 1885 (F)) tiene por finalidad explicar detalladamente la organización de los controles, la inspección y la cumplimentación del documento de conformidad de las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores embarcados en los buques pesqueros del Reino Unido, en virtud de las normas establecidas en el *Reglamento del Reino Unido, de 2018, para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca, de la OIT – Control y certificación)* (o «Reglamento sobre control y certificación con arreglo al Convenio núm. 188 de la OIT»), y dar orientaciones al respecto.
- ▶ Deben llevar a bordo un documento que demuestre el cumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 188 de la OIT (el «Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca» (*Work in Fishing Convention Certificate*)) todos los buques pesqueros que:
 - ▶ (a) tienen una eslora igual o superior a 24 metros;
 - ▶ (b) navegan habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Reino Unido o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor.
- ▶ Todos los demás buques pesqueros serán objeto de inspección para verificar el cumplimiento de la reglamentación del Reino Unido sobre la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca. En la medida en que sea factible, esta inspección se llevará a cabo paralelamente a los controles regulares que se efectúan en los buques pesqueros.
- ▶ El control de los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros se efectuará cada cuatro años, y los demás buques pesqueros serán controlados o inspeccionados cada cinco años.
- ▶ Los buques pesqueros también podrán ser objeto de inspección si la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas (MCA, por su acrónimo en inglés) recibe una queja relativa a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo.

Relación con el Reglamento sobre control y certificación con arreglo al Convenio núm. 188 de la OIT

- El *Reglamento sobre control y certificación con arreglo al Convenio núm. 188 de la OIT* tiene que aplicarse conjuntamente con la presente Notificación para la marina mercante, ya que esta contiene muchos de los detalles, criterios y formalidades que deben acatarse a fin de dar cumplimiento a las obligaciones legales que se derivan de dicho Reglamento. El incumplimiento de tales obligaciones puede constituir un delito en el marco del Reglamento.
- El párrafo 14 contiene un índice temático que identifica o expone claramente las disposiciones de la presente *Notificación* que se relacionan con disposiciones pertinentes en el Reglamento.

1. Introducción

- 1.1 El Convenio sobre el trabajo en la pesca (OIT, núm. 188) requiere que los Estados ratificantes establezcan un sistema para garantizar que los buques pesqueros que enarbolan su pabellón den cumplimiento a sus requisitos. El Reino Unido dará cumplimiento a esta obligación llevando a cabo inspecciones periódicas de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de todos los buques pesqueros con pabellón británico, cuando sea viable realizarlas paralelamente a las inspecciones regulares de los buques pesqueros. Además, los pescadores podrán presentar quejas a la MCA si consideran que sus condiciones de vida y de trabajo no cumplen las disposiciones del Convenio. La información acerca del sistema de presentación de quejas se encuentra en la nota de orientación para la marina mercante (pesca) MGN 589 (F).
- 1.2 Los buques pesqueros que no pertenecen a la flota del Reino Unido y que amarran en sus puertos también pueden ser objeto de inspección en virtud del convenio núm. 188 de la OIT si se reciben quejas o si se obtienen pruebas, por ejemplo, en el curso de una inspección de rutina, que hacen pensar que los requisitos del Convenio núm. 188 de la OIT no se cumplen a bordo. En particular, los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado que no ha ratificado el Convenio núm. 188 no deberían recibir un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado Miembro de la OIT que lo haya ratificado.

2. Aplicación

- 2.1 El *Reglamento* se aplica a los buques pesqueros del Reino Unido dondequiera que se encuentren y a los buques pesqueros extranjeros que faenen en aguas del Reino Unido.
- 2.2 El requisito relativo al *Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca* (párrafo 8) rige únicamente para los buques pesqueros que
 - (a) tienen una eslora igual o superior a 24 metros, o que
 - (b) navegan habitualmente a una distancia superior a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Reino Unido o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor.
- 2.3 El término «buque pesquero» designa a todo buque que se esté utilizando para la pesca de especies marinas o en relación con esta actividad, y que no tiene fines de lucro; a los efectos de esta definición, el término «especies marinas» incluye también los crustáceos y el salmón y la trucha migratorios (según se define en el artículo 44 de la Ley de la Pesca, 1981).

3. Régimen de control e inspección en virtud del Convenio núm. 188 de la OIT

- 3.1 Todo buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros, o que navega habitualmente fuera de los límites fijados en el artículo 2, párrafo 2, apartado b), debe ser controlado:
 - 3.1.1 antes de que se le extienda el Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca («control inicial»), y
 - 3.1.2 a intervalos regulares tras la obtención del Certificado, conforme a lo establecido en el párrafo 2 del artículo 3 infra («control posterior»).
- 3.2 Los controles posteriores a la obtención del Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca son obligatorios:
 - 3.2.1 cada cuatro años para los buques de eslora superior a 24 metros, y
 - 3.2.2 cada cinco años para las demás embarcaciones.
- 3.3 Los buques pesqueros a los que no se exige el Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca serán inspeccionados cada cinco años a fin de verificar si cumplen las disposiciones del Convenio núm. 188.
- 3.4 Los controles e inspecciones deben ser realizados por una autoridad competente en materia de certificación, ya sea la propia MCA u otro organismo aprobado por el Secretario de Estado.
- 3.5 En la medida en que sea factible, los controles e inspecciones del cumplimiento del Convenio núm. 188 de la OIT se llevarán a cabo paralelamente a los controles con miras a la renovación del Certificado de buque pesquero.

4. Disposiciones transitorias

- 4.1 Todos los buques pesqueros a los que se exige un Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca deben obtenerlo antes del 30 de noviembre de 2019. El primer Certificado de conformidad se expedirá para el mismo periodo de validez del Certificado de buque pesquero, es decir, hasta el siguiente control de renovación de este último. Así, se podrán armonizar ambos controles con miras a llevarlos a cabo simultáneamente durante una misma visita.
- 4.2 Otros buques pesqueros serán inspeccionados con arreglo al Convenio núm. 188 en el momento de la primera renovación o durante el control intermedio para la obtención del Certificado de buque pesquero. Posteriormente, la inspección se armonizará y realizará junto con el control de renovación.
- 4.3 Esto permitirá asegurar que las condiciones de vida y de trabajo a bordo de todos los buques pesqueros sean inspeccionadas para finales de 2021.

5. Normas obligatorias

- 5.1 Las normas que deben cumplir los buques pesqueros para obtener el Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca, o para superar con éxito la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo («Normas del Reino Unido de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca») figuran en el anexo A a esta notificación.

6. Organización de las inspecciones

- 6.1 La MCA aplicará las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros (en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, de 2007). Estas Pautas pueden consultarse en el sitio web de la OIT (https://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_429071/lang--es/index.htm).
- 6.2 El capítulo 3 de dichas Pautas explica la forma en que las inspecciones de las condiciones de vida y de trabajo pueden llevarse a cabo en virtud del Convenio núm. 188 de la OIT, y las deficiencias que pueden observarse con respecto a cada artículo del mismo. En el capítulo 4 de las mismas Pautas se encuentran orientaciones sobre las medidas que los inspectores pueden adoptar cuando detectan deficiencias.

7. Informe de inspección

- 7.1 El inspector que controle la embarcación cumplimentará un informe en el que consignará algunas de las deficiencias observadas en el curso del control o inspección. Se entregará al capitán o patrón una copia del informe. También se enviará un ejemplar al propietario, y la MCA conservará un ejemplar en sus archivos.

8. Certificación

- 8.1 Si el buque pesquero necesita obtener un certificado (véase el párrafo 2.2), al concluir satisfactoriamente su control se le extenderá un Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca.
- 8.2 En el anexo B se ha incluido un formulario para la expedición de dicho Certificado de conformidad. A reserva de las disposiciones transitorias establecidas en la sección 4, la validez plena del certificado es de:
 - 8.2.1 un máximo de cuatro años para los buques de eslora igual o superior a 24 metros;
 - 8.2.2 un máximo de cinco años para los buques de eslora inferior a 24 metros.
- 8.3 El *Certificado de conformidad* será válido desde la fecha de realización del control y en general por un periodo no superior a cuatro o cinco años (según proceda: véase 8.2). Dicho esto, si el control de renovación se lleva a cabo en los tres meses inmediatamente antes de la fecha de caducidad del *Certificado de Buque Pesquero*, la fecha de caducidad del certificado siguiente será de cinco años a contar de la fecha de caducidad del certificado anterior. Si el control de renovación tiene lugar después de la «ventana» de tres meses, la fecha de caducidad del nuevo certificado se fijará cuatro o cinco años después de la fecha de realización del control de renovación.
- 8.4 El *Certificado de conformidad* deja de ser válido:
 - 8.4.1 si el buque pesquero reemplaza su pabellón por el pabellón de otro Estado;
 - 8.4.2 si la persona nombrada en el certificado como propietaria del buque pesquero deja de ser responsable de su explotación;
 - 8.4.3 si se han efectuado alteraciones sustanciales en el alojamiento del buque pesquero, o en las despensas y comedores, o
 - 8.4.4 si el alojamiento del buque pesquero o las instalaciones de conservación, preparación y consumo de los alimentos han sido dañadas o son deficientes por algún otro motivo, y los daños o deficiencias no han sido subsanados.
- 8.5 Si hace falta realizar inspecciones adicionales de las condiciones de vida y de trabajo a bordo entre los controles, por ejemplo, a raíz de una queja, el certificado será aprobado por el inspector que lleve a cabo las inspecciones.

- 8.6 El propietario de un buque pesquero y el capitán o patrón deben asegurar que se lleve a bordo el *Certificado de conformidad*, y que este sea colocado en un lugar de la embarcación fácilmente visible y accesible para los pescadores.
- 8.7 El Certificado de conformidad también debe ponerse a disposición de:
 - 8.7.1 los controladores de la MCA;
 - 8.7.2 los funcionarios autorizados en los Estados del puerto, y
 - 8.7.3 los representantes de los armadores y de la gente de mar.

9. Quejas presentadas en tierra

- 9.1 Todo pescador puede interponer una queja ante la MCA (que actúa en representación del Secretario de Estado) si considera que sus condiciones de vida y de trabajo a bordo no cumplen los requisitos de las Normas del Reino Unido relativas al Convenio sobre el trabajo en la pesca. La MCA tramitará la queja de manera confidencial.
- 9.2 El propietario de un buque pesquero y el capitán o patrón deben asegurarse de que todo pescador que interponga una queja, ya sea utilizando un procedimiento de presentación de quejas a bordo, o ante la MCA, no sea perjudicado como consecuencia de esa queja.
- 9.3 La información acerca del procedimiento de queja figura en la nota de orientación MGN 589(F).
- 9.4 La notificación MSN 1849(M) define las mejores prácticas con relación al procedimiento de presentación de quejas a bordo, sobre la base de las orientaciones formuladas por el Servicio de Orientación, Conciliación y Arbitraje del Reino Unido.

10. Honorarios

- 10.1 La MCA cobrará los honorarios habituales por hora de trabajo durante los controles de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, que concluyan con la expedición de un Certificado de conformidad con el Convenio sobre el trabajo en la pesca. Se aplican honorarios distintos a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de otros buques pesqueros.

11. Inspección en aguas del Reino Unido de buques pesqueros que no pertenecen a la flota del Reino Unido

- 11.1 La MCA tiene atribuciones para inspeccionar las embarcaciones no matriculadas en el Reino Unido que navegan en sus aguas, en cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio núm. 188 de la OIT. Cuando el buque pesquero de que se trate enarbola el pabellón de un país que ha ratificado el Convenio núm. 188, la inspección se orientará primordialmente a asegurar que el buque lleva un documento válido de cumplimiento del Convenio núm. 188. Cuando el buque pesquero enarbola el pabellón de un Estado que no ha ratificado este Convenio, la inspección se orientará a asegurar que las condiciones de vida y de trabajo en el buque están en consonancia con las normas contenidas en el Convenio núm. 188.
- 11.2 Con arreglo al artículo 44 del Convenio núm. 188 de la OIT, el Reino Unido, en su calidad de Estado ratificante, lo aplicará de tal manera que se asegure de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no ha ratificado el Convenio núm. 188 no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Miembro que lo ha ratificado.
- 11.3 En las inspecciones se tendrán en cuenta las Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto en virtud del Convenio núm. 188 de la OIT. Dichas Pautas pueden consultarse en la dirección https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_772508.pdf.

Información adicional

Seafarer Safety and Health Branch

Maritime and Coastguard Agency Bay 2/17

Spring Place

105 Commercial Road

Southampton

SO15 1EG

Tel. +44 (0) 203 8172505

e-mail: workinfishingconvention@mcga.gov.uk

Sitio web: www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency

Preguntas generales: infoline@mcga.gov.uk

Referencia de archivo: introducir referencia de archivo de la MCA

Fecha de publicación: noviembre de 2018

Sírvase tomar nota de que todas las direcciones y números de teléfono eran correctos en la fecha de la publicación.

© Crown Copyright 2018

Vidas y embarcaciones más seguras, mares más limpios (*Safer Lives, Safer Ships, Cleaner Seas*)

Anexo A

Normas del Reino Unido relativas al Convenio sobre el trabajo en la pesca

Instrumento	Disposición	Notificación para la marina mercante (cuando proceda)
A. Edad mínima		
Reglamento de 2018 (1) para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 2	MSN 1882 (F)
B. Examen médico		
Reglamento de 2018 (2) para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT - Certificado médico)		MSN 1883 (F) MSN 1815 (M) enmienda 1
C. Dotación y horas de descanso		
Reglamento de 2004 sobre las embarcaciones de pesca (Tiempo de trabajo: pescadores marítimos), en su versión enmendada (3)		MSN 1884 (M)
D. Lista de tripulantes		
Reglamento de 1972 para la Marina Mercante (acuerdos de tripulación, listas de tripulantes y fin de servicio de la gente de mar - buques pesqueros), en su versión enmendada (4)	Parte II	
E. Acuerdos de trabajo de los pescadores		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 3	
F. Repatriación		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 4	
G. Remuneración de los pescadores		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 3	
H. Alojamiento y alimentación		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 5	MSN 1871 (F) enmienda 1 MSN 1872 (F) enmienda 1 MSN 1872 (F) enmienda 1
I. Atención médica		
Reglamento de 2018 para la Marina Mercante (relativo al Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT)	Parte 6	
Reglamento de 1995 para la Marina Mercante (Suministros médicos) (5)	Regulations 4 to 11	MSN 1768 (M+F)
J. Seguridad y salud		
Reglamento de 1998 para la Marina Mercante y buques pesqueros (seguridad y salud - Empleo de jóvenes) (6)	Reglas 5, 6 (1) a 6(5)	MSN 1882 (F)
Reglamento de 1997 para la Marina Mercante (Seguridad y salud en el trabajo) (7)	Reglas 5, 7, 1 2(1) y (2), 15, 1 6(1)(b)(ii) 19 (1)(b)(ii) y 20	

Notas:

(1) S.I. 2018/1106

(2) S.I. 2018/1108.

(3) S.I. 2004/1713, enmendado por el S.I. 2018/1109

(4) S.I. 1972/919, enmendado por el S.I. 2018/1109

(5) S.I. 1995/1802. El instrumento de enmienda pertinente es el S.I. 1996/2821.

(6) S.I. 1998/2411.

(7) S.I. 1997/2962. Los instrumentos de enmienda pertinentes son S.I. 1998/2411, S.I. 2001/54, S.I. 2014/1616, S.I. 2015/1692 y S.I. 2018/1109.

S.I. = *Statutory instrument* (instrumento legislativo)

Anexo B

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, (NUM. 188), DE LA OIT 1885 (F)

Documento de cumplimiento

Este documento es extendido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 41 del Convenio núm. 188 sobre el trabajo en la pesca (en adelante, «el Convenio»), bajo la autoridad del Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña y Norte de Irlanda, por la Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas, organismo ejecutivo del Departamento de Transporte.

DATOS DEL BUQUE

Nombre del buque			
Número OMI		Número oficial (RSS)*	Número de Pesca
Puerto de matrícula		Eslora registrada	
Fecha en que se colocó la quilla		Eslora total	
Nombre y dirección del propietario del buquepesquero ⁸⁷			

Por el presente documento se certifica que:

1. Este buque pesquero ha sido inspeccionado y que se ha verificado que cumple los requisitos del Convenio;
2. Las condiciones de trabajo y de vida de los pescadores están en conformidad con los requisitos nacionales de aplicación del Convenio.

Este certificado es válido hasta _____, a reserva de que el buque sea declarado conforme al cabo de las inspecciones de que sea objeto en virtud de los artículos 41 a 43 del Convenio.

La inspección sobre la base de la cual se expidió este certificado fue realizada en fecha de:

El certificado se extiende en _____ el _____

Sello oficial

Firma del funcionario habilitado para extender el certificado



Nombre _____

Firma _____



⁸⁷ La expresión *propietario de buque pesquero* designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra organización o persona, como puede ser 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 y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del Convenio núm. 188, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero.

* RSS = Registry of Shipping and Seamen (Registro de Buques y Gente de Mar)

Aprobaciones adicionales (en caso de que sean necesarias)

Por el presente documento se certifica que el buque fue objeto de una inspección adicional con el fin de verificar si sigue cumpliendo los requisitos nacionales por los que se aplica el Convenio, de conformidad con el artículo 43, párrafo 1, del mismo (por ejemplo, tras el cambio de registro o en caso de que se haya alterado sustancialmente el alojamiento de la tripulación, o por otros motivos).

<i>Inspección adicional (si es necesaria)</i>	
Nombre _____	Sello oficial
Firma _____	┌───────────┐
Fecha _____	
Oficina Marítima _____	└───────────┘
<i>Additional Inspection (if required)</i>	
Nombre _____	Sello oficial
Firma _____	┌───────────┐
Fecha _____	
Oficina Marítima _____	└───────────┘

Anexo C



Maritime &
Coastguard
Agency

INFORME DE INSPECCIÓN DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO Y DE VIDA DE LOS PESCADORES

Agencia Marítima y del Servicio de Guardacostas

1. Maritime and Coastguard Agency, HQ [Branch], 105 Commercial Road, Southampton SO15 1EG UK; Tel: 020 3817 2xxx

2. Nombre del buque pesquero		3. Puerto de matrícula
4. Número OMI	5. Número oficial (RSS*)	
6. Eslora registrada	7. Eslora total	
8. Fecha en que se colocó la quilla	9. Fecha de la inspección	
10. Localidad de la inspección	11. Modo de operación habitual	

* RSS = Registry of Shipping and Seamen (Registro de Buques y Gente de Mar)

▶ **Ámbito de inspección**

No.	Ámbito examinado (x)	Condiciones	Deficiencias (SÍ/NO)	Observaciones
1.		Edad mínima		
2.		Examen médico		
3.		Dotación		
4.		Horas de descanso		
5.		Lista de tripulantes		
6.		Acuerdo de trabajo de los pescadores		

No.	Ámbito examinado (x)	Condiciones	Deficiencias (SÍ/NO)	Observaciones
7.		Utilización de cualquier servicio privado de contratación y colocación, que opere bajo licencia, certificación u otra forma de regulación		
8.		Remuneración		
9.		Alojamiento y alimentación		
10.		Atención médica		
11.		Seguridad y salud y prevención de accidentes		
16.		Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo		

Este informe debe conservarse a bordo durante:

- (a) cinco años (embarcaciones de eslora inferior a 24 metros)
- (b) cuatro años (embarcaciones de eslora igual o superior a 24 metros)

y debe estar en todo momento a disposición de los funcionarios de la MCA, para consulta.

Dirección postal de las oficinas de la MCA	Sello de las oficinas de la MCA	Nombre:
		(controlador habilitado por la autoridad emisora)
		Firma:
		Teléfono: +44 (0)
		Telefax: +44 (0)
		Correo-e:

► Anexo IV: Guía práctica para la inspección del trabajo a bordo de buques pesqueros en los puertos de Indonesia

A. Introducción

Este documento **tiene por objeto** servir de guía práctica básica para llevar a cabo las inspecciones laborales en los buques pesqueros que amarran en los puertos de Indonesia, y contribuir a asegurar la calidad y utilidad de las visitas efectuadas por inspectores con poca experiencia en el sector.

DESCARGO DE RESPONSABILIDAD: Esta guía práctica no establece, reemplaza o complementa ninguna norma nacional o internacional aplicable al trabajo en la pesca. En última instancia, los inspectores deberían guiarse por las obligaciones legales vigentes.⁸⁸

Aún cuando Indonesia no ha ratificado todavía el Convenio sobre el trabajo en la pesca (Convenio núm. 188 de la OIT), los inspectores tal vez estimen conveniente tomar como referencia (además de la presente guía práctica) el Convenio núm. 188 mismo, y también el texto más detallado de las *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, que se basa en las disposiciones del Convenio núm. 188.

B. Consideraciones iniciales

Ya se trate de una visita conjunta con representantes del Ministerio de Recursos Marítimos y Pesca (KKP) y la Dirección General de Transporte Marítimo (Hubla), o solo de funcionarios del Ministerio de Recursos Humanos, los inspectores del trabajo de Indonesia deben anunciar su presencia al capitán de puerto cuando realicen inspecciones de buques en su jurisdicción (de ser necesario, antes de hacerse presentes en el puerto). En el caso de las inspecciones conjuntas, es importante que haya una comunicación fluida y una clara delimitación de las atribuciones y funciones jurisdiccionales que incumben a los distintos organismos.

Lo ideal sería que las visitas de inspección se lleven a cabo sin notificar previamente a los buques o las empresas pesqueras. La selección debería centrarse en las embarcaciones que llegan a puerto, basándose en los factores de riesgo que se consideren prioritarios (por ejemplo, los buques de arqueo bruto superior a 30 o de un determinado tipo, los que han pasado más días en el mar, los que son objeto de quejas, o aquellos a bordo de los cuales se han registrado, presuntamente, accidentes graves, etc.).

Se recomienda que los inspectores del trabajo lleven a cabo las visitas en parejas, no solo para garantizar su seguridad, sino también para repartirse las tareas. En esta guía práctica, la visita de inspección comprende cuatro etapas principales, que se detallan a continuación: entrevistar al capitán o patrón; examinar documentos; entrevistar a pescadores, e inspeccionar el buque.

⁸⁸ Esta herramienta piloto fue elaborada por la OIT y el proyecto *Ship to Shore Rights*, financiado por la Unión Europea, en consulta con el Ministerio de Recursos Humanos y el Ministerio de Recursos Marinos y Pesca de Indonesia, durante una actividad de planificación estratégica del cumplimiento de las normas laborales, que tuvo lugar en Bogor, en agosto de 2018.

IMPORTANTE: Los buques pesqueros son lugares de trabajo peligrosos. Hay que esforzarse por efectuar visitas de inspección seguras, utilizando equipos de protección apropiados, especialmente calzado antideslizante, protecciones para la cabeza y chalecos salvavidas.

La duración del control de un buque por dos inspectores es de aproximadamente una hora. Hay que aprovechar la visita al puerto para inspeccionar el mayor número posible de embarcaciones. En el curso de la visita de inspección se deberían tomar apuntes detallados, así como fotografías de la embarcación y sus operaciones. En particular, al comenzar la visita se debe tomar una fotografía del nombre y el número de matrícula de la embarcación, destinada a los registros de la inspección; hay que identificar adecuadamente las fotos que corresponden a cada embarcación.

C. Entrevistas con el capitán o patrón y examen de los documentos

Al subir a bordo de una embarcación, lo primero que se debe hacer es presentarse al capitán o patrón, mostrar las credenciales y explicar la finalidad de la visita de inspección y el procedimiento que se seguirá (por ejemplo, inspección de las condiciones de trabajo y cotejo con los documentos pertinentes, inspección de las instalaciones y entrevistas con los tripulantes).

Solicite al capitán o patrón, según sea necesario, la siguiente información acerca del buque:

Nombre de la embarcación		
Número de matrícula		
Arqueo bruto		
Tipo de embarcación		
Puerto de origen		
Nombre del capitán o patrón		
Número de tripulantes	Capitán o patrón	
	Supervisor de la tripulación	
	Maquinista	
	Pescadores	
	Cocinero	
Nombre del propietario (si es distinto del capitán o patrón)		
Otras embarcaciones que pertenecen al mismo propietario	Número	
	Nombres (si se conocen)	
Dirección del propietario		

En seguida, solicite al capitán o patrón que presente ejemplares de los siguientes documentos, para su examen. Si los documentos no están disponibles a bordo del buque, solicite al capitán o patrón que pida esos documentos al propietario del buque, mientras usted lleva adelante el resto de la visita.

Documento	Notas
Lista de tripulantes	
Acuerdos de trabajo de los pescadores (véase el anexo 2)	
Registros de pagos (por ejemplo, hojas de salario)	
Registro en la seguridad social	
Certificados médicos de los pescadores	
Notificación de lesiones	
Programa de trabajo	

Sobre la base de los acuerdos de los pescadores (en caso de que se disponga de uno) y de la información aportada por el capitán o patrón, obtenga los datos que se indican a continuación sobre la remuneración de la tripulación (salario básico y partes de la captura). Utilice el cuadro que figura en el anexo A, más adelante, para consignar la información relativa a la remuneración.

D. Inspección del buque pesquero: cuestiones de seguridad y salud

Pida al capitán o patrón que le muestre el botiquín de primeros auxilios a fin de comprobar si es accesible y si contiene los suministros necesarios (tome una fotografía de su ubicación y contenido).

Pregunte cuándo y con cuánta frecuencia se llevan a cabo las verificaciones de seguridad, las sesiones de información sobre seguridad para la tripulación y los simulacros de emergencia (por ejemplo, sobre incendios o rescates), y examine el contenido didáctico de las actividades de formación sobre seguridad y salud en el trabajo.

Después de entrevistarse con el capitán o patrón, recorra la embarcación (de ser posible, acompañado por el capitán o patrón) a fin de inspeccionar o examinar todos los ámbitos, peligros y cuestiones señaladas a continuación:

Cubierta		
	Condiciones generales de mantenimiento	
	Obstáculos y obstrucciones	
	Barandillas, asideros	
	Equipo para el embarque y desembarque seguros de la tripulación	
	EPP (por ejemplo, chalecos salvavidas, botas, guantes, cascos)	
	Iluminación (para el trabajo nocturno)	
Sala de máquinas		
	EPP contra el ruido (orejeras; tapones)	
Cocina y locales y equipo de despensa		
	Condiciones higiénicas	
	Alimentos de calidad y cantidad suficientes	
	Agua potable de calidad adecuada y en cantidad suficiente	
Dormitorios		
	Condiciones seguras e higiénicas	
	Ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación	
	Niveles de ruido y vibraciones	
	Espacio suficiente para toda la tripulación	
Instalaciones sanitarias (retretes)		
	En condiciones adecuadas e higiénicas y en funcionamiento	
Almacenamiento refrigerado (en buques frigoríficos)		
	Acceso seguro	
	EPP (botas y guantes)	
Equipo de seguridad para incendios		

EPP = equipo de protección personal

E. Entrevistas con los pescadores

El inspector debería tratar de entrevistarse con el mayor número posible de pescadores. Las entrevistas ayudan a informarse sobre las condiciones de trabajo y el cumplimiento de las normas desde la perspectiva de los trabajadores, y permiten contrastar y verificar la información comunicada por el capitán o patrón. A la hora de decidir qué pescadores serán entrevistados, y durante las entrevistas mismas se deberían tener presentes los siguientes consejos:

i) Selección de los pescadores

- Es el inspector, y no el capitán o patrón o el supervisor de la tripulación, quien debería elegir a los pescadores que serán entrevistados.
- El capitán o patrón y el supervisor de la tripulación no deberían estar presentes durante las entrevistas (no deberían poder ver estos encuentros ni oír las conversaciones).
- El inspector debería pedir a los trabajadores que hagan una pausa en su trabajo para hacer las entrevistas y que lo acompañen a un lugar que esté fuera de la vista del capitán o patrón (por ejemplo, bajando a tierra).

ii) Composición de las entrevistas

- La meta es llevar a cabo entrevistas que, en total, abarquen por lo menos al 25 por ciento de la tripulación.
- Las entrevistas pueden celebrarse con grupos pequeños (de tres a seis pescadores) o individualmente, según las circunstancias.
- Se debería entrevistar a trabajadores de distintas edades (tanto pescadores recién incorporados como veteranos), y no solo a los más elocuentes o a los que son reconocidos como líderes.

iii) Desarrollo de las entrevistas

- Para conseguir buenos resultados de una entrevista se necesita ganar la confianza del entrevistado. Trate de ganar esa confianza, no se apresure, y escuche con atención y respeto.
- Comience las entrevistas con una introducción y una descripción de la finalidad de la inspección, diciendo, por ejemplo, «Para comprender mejor las condiciones de trabajo en la embarcación...».
- Haga hincapié en que la información recopilada en el curso de la entrevista será estrictamente confidencial y en que se entrevistará también a otras personas.
- Indique que las entrevistas durarán en torno a 15 minutos.
- Haga preguntas abiertas, no circunscritas, y trate de conseguir que los pescadores le cuenten pormenores sobre las condiciones de trabajo a bordo de su buque e incluso de otras embarcaciones.
- Por ejemplo, no pregunte a los trabajadores si «todo o todo el mundo está bien en el buque», pues lo más probable es que obtenga información limitada y los pescadores tenderán a dar una respuesta afirmativa.
- Pregunte acerca de situaciones y prácticas pasadas, y no solo actuales. Diga, por ejemplo: «¿Esto ha sucedido en los últimos seis meses, o en el último año?».

- ▶ Haga también preguntas acerca de otros pescadores y buques en lo que concierne a los temas principales (véase el punto iv) a continuación). Estos relatos no deberían considerarse como pruebas de la existencia de infracciones, sino como posibles antecedentes que pudieran dar lugar a un seguimiento y permitir una mejor comprensión de las prácticas en el sector.
- ▶ En sus preguntas, trate de incluir ejemplos de infracciones a fin de mostrar a los trabajadores que usted está al corriente de lo que sucede a veces (diga, por ejemplo, «En algunas embarcaciones, el salario real de los trabajadores es inferior al que se les prometió. ¿Ha sucedido esto en su buque?»).
- ▶ Repita o reformule las respuestas de los trabajadores si tiene la impresión de que no le han comprendido, o si sus respuestas son poco claras.
- ▶ Las notas que usted tome durante las entrevistas pueden ser utilizadas como pruebas a la hora de adoptar medidas para el cumplimiento de las normativas, por lo que debe asegurarse de que sean claras, exactas y completas.
- ▶ Your interview notes can count as evidence for enforcement actions so make sure they are clear, accurate and complete.

iv) Temas principales de las entrevistas

Para llevar a cabo las entrevistas en el tiempo limitado de que se disponga, convendrá centrarse ante todo en las siguientes cuestiones prioritarias (y abordar después otros temas posibles):

- ▶ Salarios
 - ▶ salario básico y partes de la captura
 - ▶ descuentos y retenciones
 - ▶ frecuencia de los pagos
 - ▶ método de pago
- ▶ Tiempo de trabajo
 - ▶ horas de trabajo habituales
 - ▶ periodos de descanso habituales (recuerde que en el Convenio núm. 188 de la OIT se prevén diez horas por cada periodo de 24 horas, y 77 horas por cada periodo de siete días)
 - ▶ duración habitual del viaje en el mar
- ▶ Edad de los pescadores (edad mínima)
- ▶ Accidentes y lesiones
- ▶ Acuerdo de trabajo del pescador
- ▶ Contratación del pescador
 - ▶ ¿Tuvo el pescador que pagar honorarios por su contratación?
 - ▶ ¿Han estado los pescadores incluidos en una lista negra?

▶ Trabajo forzoso

- ▶ Se incluye todo engaño con respecto a la cuantía de la remuneración, la frecuencia de los pagos, el puerto, el tiempo en el mar y las licencias
- ▶ ¿Es el trabajo a bordo del buque el mismo que se le prometió antes de que usted comenzara su enrolamiento? (¿De qué tipo de trabajo se trataba, cuáles eran la remuneración y la zona de la campaña y cuántos días iba a durar esta?)
- ▶ ¿Ha deseado usted alguna vez dejar el buque?
- ▶ ¿Sabe usted qué debe hacer para abandonar el buque (dejar de trabajar a bordo)?
- ▶ ¿Considera usted que es libre para dejar el buque si lo desea

De no ser así, ¿por qué no se siente usted libre para dejar el buque?

- ▶ ¿Hay otras personas en su buque que desearían dejarlo?
- ▶ ¿Qué ocurriría a estas personas si trataran de dejar el buque?

v) Al finalizar las entrevistas

- ▶ Pregunte a los trabajadores si tienen por su parte preguntas para los inspectores/funcionarios. No se precipite: repita la pregunta dos o tres veces, de ser necesario.
- ▶ Recuerde a los trabajadores cuáles son las protecciones básicas previstas en la legislación de Indonesia, en particular con relación al salario mínimo, descanso mínimo, acceso a los servicios de atención de salud, derecho a abandonar el buque y dejar su trabajo, derecho a presentar quejas anónimas sin exponerse a represalias y derecho a afiliarse a organizaciones de trabajadores.
- ▶ Pregunte a los trabajadores si tienen copias de sus contratos. De no ser así, entrégueles un ejemplar impreso (cuando sea posible) e invítelos a tomar fotografías de los mismos con sus teléfonos celulares.
- ▶ Pregunte a los trabajadores si tienen preguntas a propósito de sus contratos.
- ▶ Cuando sea posible, comunique su número de teléfono celular (la tarjeta de visita) a los pescadores, de manera que en el futuro puedan llamarle directamente y hacerle preguntas en privado.

F. Conclusión de la visita de inspección

Al finalizar la visita de inspección, el inspector del trabajo debería comunicar sus conclusiones al capitán o patrón (al menos verbalmente) e indicarle cuáles son las mejoras deseables, estableciendo plazos claros para la aplicación de las medidas de rectificación y explicando las sanciones (si las hay) que corresponden a las infracciones detectadas. En coordinación con el capitán de puerto, el inspector debería posponer la autorización de zarpe de las embarcaciones que no corrijan inmediatamente las infracciones graves.

- Aproveche esta oportunidad para explicar al capitán o patrón los requisitos legales, y para orientarlo con respecto a la mejor forma de dar cumplimiento a la legislación laboral vigente.
- A continuación, se exponen algunas consideraciones importantes con respecto a los resultados de la inspección.
 - Si el inspector detecta una amenaza inmediata contra la vida o la integridad física de los pescadores, debería alertar inmediatamente al capitán o patrón a fin de detener la operación durante la cual se ha originado el riesgo, e inmovilizar el buque hasta que se hayan corregido las deficiencias.
 - Si hay pescadores menores de la edad mínima para trabajar en la pesca, el inspector debería ordenar que estos pescadores abandonen la embarcación e imponer una sanción al capitán o patrón/propietario.
 - Si un pescador indica que desea dejar la embarcación debido a las infracciones laborales cometidas a bordo, debería permitirse que permanezca en el puerto de atraque y que se mantenga alejado del capitán o patrón, el supervisor de la tripulación o el propietario.
 - Con respecto a otras infracciones graves, o a los casos en que los documentos legalmente exigibles no están disponibles a bordo del buque (por ejemplo, la lista de tripulantes o los acuerdos de trabajo de los pescadores), el inspector debería concertarse con la capitania de puerto y otros organismos competentes para considerar la posibilidad de inmovilizar la embarcación hasta que se resuelvan los problemas detectados.
- Los inspectores deberían tener en cuenta los siguientes factores a la hora de decidir si recomendarán o no que un buque sea inmovilizado:
 - el número y la gravedad de las infracciones identificadas;
 - la posibilidad, o imposibilidad, de que las infracciones sean remediadas con rapidez;
 - el historial de infracciones similares en la embarcación de que se trate;
 - la duración y naturaleza de la travesía prevista;
 - los riesgos potenciales a que se expondrían los pescadores.

Por último, tan pronto como sea posible después de la visita, el inspector debería preparar el informe de inspección de cada buque, en el cual deben figurar los resultados y las medidas adoptadas.

Anexo B

Convenio núm. 188 de la OIT sobre el trabajo en la pesca Acuerdo de trabajo del pescador⁸⁹

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

- a. los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento;
- b. el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c. el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de matrícula del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se compromete a trabajar el interesado;
- d. el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e. el viaje o los viajes que se vayan a emprender, si cabe precisar este dato al celebrarse el acuerdo;
- f. la ocupación para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g. si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h. los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- i. el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido;
- j. la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
 - (i) si el acuerdo se ha celebrado por un periodo determinado, la fecha fijada para su expiración;
 - ii) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
 - iii) si el acuerdo se ha celebrado por un periodo indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte en el acuerdo que para el pescador;
- k. la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- l. las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda;
- m. la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda;
- n. el derecho del pescador a la repatriación;
- o. una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- p. los periodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- q. todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

⁸⁹ Anexo II del Convenio núm. 188.

Anexo C

Lista de verificación de los suministros médicos

(Sugerencias de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

Compruebe si los siguientes suministros están disponibles en cantidad suficiente y no caducados.

Solución salina	
Bastoncillos de algodón estériles tamaño M	
Solución de yodo	
Loción ocular Opsar	
Vendaje elástico 10 cm x 5 m, 1 rollo	
Alcohol GPO 240 ml (envase de plástico)	
Tabletas de carbón activado	
Sales de rehidratación Oreda (sabor naranja) 100 x 3,3 gm, 5 paquetes/kit	
Analgésico/bálsamo del tigre	
Paracetamol 500 mg, 100 tabletas	
Elixir estomacal White Rabbit, 200 ml	
Bolitas de algodón (estéril) 10 g	
Emplastos GPO, 100 unidades	
Vendas porosas GPO, 2,5 cm x 10 m	
Guantes de látex/higiénicos	
Vitaminas	
Antibióticos (azitromicina 500 mg 50, para resfríos y fiebre, flucloxacilina 250 mg 100, para infecciones de los tejidos blandos)	
Antihistamínico (cetirizina/citrizina - 10 mg, comprimidos que no producen somnolencia)	
Medicamento para la alergia (antihistamínico)	
Jabón antiséptico (Dettol/ProTex/etc.)	
Vendas elásticas (para esguinces o compresión de inflamaciones)	
Crema antifúngica (Terbinafina)	
Guía Médica (que contenga, por ejemplo, instrucciones sobre la utilización de suministros médicos)	

* GPO = Government Pharmaceutical Organization (Organización Farmacéutica Estatal)

► Anexo V: Orientaciones para la inspección del trabajo en la pesca preparadas por la OIT y el Ministerio de Trabajo de Tailandia

► Ficha de entrevista para la inspección del trabajo por los centros de control de entradas y salidas de puerto, elaborada por la OIT y el Ministerio de Trabajo

Tema	Preguntas para el trabajador
Enrolamiento, contratación	
Contratación	¿Cómo escogió usted este buque? Por favor, cuénteme el proceso.
	¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero?
	¿Fue usted contratado con ayuda de un intermediario, aquí en Tailandia?
	¿Le cobró el intermediario por ayudarle a conseguir el trabajo?
	¿Firmó usted un contrato para trabajar en este buque?
	¿Está dicho contrato redactado en el idioma que usted habla?
	¿Le entregó el propietario/capitán o patrón un ejemplar de su contrato, para conservarlo? • De no ser así, ¿desearía usted recibir un ejemplar ahora?
	¿Le gustaría sacar una foto del contrato con su teléfono celular?
	¿Le explicó alguien el contenido de su contrato?
	¿Querría que yo se lo explique ahora?
Enrolamiento	¿Es el trabajo a bordo del buque el mismo que se le prometió antes de que usted comenzara su enrolamiento? (¿De qué tipo de trabajo se trataba?) • El tipo de trabajo es diferente del prometido. • El periodo en el mar es más más prolongado de lo prometido. • El puerto es diferente. • El buque o su propietario son diferentes. • Los salarios son diferentes (pregunte al trabajador si conoce la cuantía del salario mínimo). • El calendario de pago es diferente. • Los horarios de trabajo son diferentes. • Las condiciones de vida a bordo son diferentes. • El grado de libertad para desplazarse o dejar el trabajo en el buque es diferente.
	¿Se prometieron otras cosas que resultaron ser diferentes?
	¿Quién hizo estas promesas (el propietario, el capitán o patrón, el <i>chieu</i> (en Tailandia, el jefe de la tripulación) o el intermediario)?
Abandono del buque	¿Sabe usted qué debe hacer para abandonar el buque (dejar de trabajar a bordo)?
	¿Ha deseado usted alguna vez dejar el buque?
	¿Considera usted que es libre para dejar el buque si lo desea? • De no ser así, ¿por qué no se siente usted libre para irse?
	¿Hay otras personas en su buque que desearían irse? • En caso afirmativo, ¿por qué desean dejar el buque? • ¿Qué les ocurriría si trataran de dejar el buque?
	¿Conserva usted consigo su pasaporte/tarjeta de identidad y otros documentos importantes? • De no ser así, ¿puede obtener sus documentos cada vez que los necesita??

	<p>¿Han recibido toda su remuneración los pescadores que han dejado su buque (preguntar sobre cada aspecto):</p> <ul style="list-style-type: none"> • los salarios impagos o retenidos; • una parte de la captura; • el saldo correspondiente a las vacaciones pagadas, o • la liquidación de fin de servicio, si se ha cumplido íntegramente el contrato?
	¿Conoce usted casos de pescadores que hayan sido dejados en otro puerto o país?
	¿Sabe usted cómo regresaron a su hogar esas personas?
Salarios	
Pago del salario básico	¿Le pagan al menos 9 000 baht por mes?
	<p>¿Es usted remunerado por mes de trabajo o recibe un pago diario, como un jornalero?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si se le paga un jornal, ¿suele usted trabajar en los días de escala en un puerto? • ¿Le ocurre a veces que no se le paga por los días de escala en un puerto?
	¿Le entrega a usted el propietario/capitán o patrón un documento (hoja de salario, o recibo de nómina) en el que se indica qué cuantía se le ha pagado, además de detalles como las horas trabajadas, los descuentos, etc.?
	¿Cómo lleva usted la cuenta de lo que le debe el propietario?
	¿Quién le entrega a usted el dinero?
	¿Le pagan a usted por medio de una tarjeta bancaria o una tarjeta de cajero automático, y no en efectivo?
	¿Sabe usted cómo utilizar la tarjeta para obtener su dinero?
	<p>¿Está en posesión de su tarjeta en todo momento?</p> <p>De no ser así, ¿Quién conserva su tarjeta?</p> <p>¿Tiene usted un número de código secreto para utilizarla?</p> <p>¿Conoce alguien más su número de código secreto?</p>
	¿Alguna vez ha firmado usted una hoja de salario u otro documento en el que se indicaba una cuantía equivocada?
	¿Ha recibido usted instrucciones del propietario/capitán o patrón/ <i>chieu</i> sobre lo que tiene que decir cuando se entrevista con funcionarios gubernamentales?
Retención salarial	<p>¿Se retiene una parte de su remuneración en efectivo – es decir, distinta de la parte en las capturas —en espera del pago final—?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿quién conserva el dinero? • En caso afirmativo, ¿cuánto tiempo esperó usted la última vez para recibir el saldo del dinero? • En caso afirmativo, ¿cuál fue el monto del pago? • ¿Cómo sabe usted que se trataba del monto correcto?
	¿Ha firmado o escrito usted un documento en el que se indiquen cuantías de salario que usted no recibió en realidad?
	¿Recibe usted un pago por su parte de las capturas al menos una vez cada tres meses?
	¿Alguna vez ha tenido usted que exponer un problema sobre la remuneración al <i>chieu</i> , capitán o patrón, o propietario de la embarcación?
	<p>¿Cómo se resolvió el problema?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso de que nunca lo haya hecho antes ¿qué cree usted que ocurriría si le plantea un problema sobre su remuneración al <i>chieu</i>, capitán o patrón, o propietario?

Deudas, anticipos	<p>¿Solicita usted anticipos sobre su remuneración, o pide dinero en préstamo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿solicita usted dinero al propietario, el capitán o patrón, el chieu, el personal de la empresa o a otros pescadores? <p>¿A qué conceptos destina usted ese dinero?</p> <p>¿Cuánto debe usted?</p> <p>¿Le ha cobrado el acreedor un interés suplementario por el préstamo concedido?</p> <p>¿Qué interés suplementario se le ha cobrado?</p> <p>¿Descuentan el propietario, el capitán o patrón o el <i>chieu</i> de su salario el dinero que usted debe?</p> <p>¿Cómo sabe usted si la cuantía del descuento era correcta?</p>
	<p>¿Hay otros descuentos o cuantías que se hayan retenido de su remuneración cada mes?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿a qué corresponden dichos descuentos?
Horas de trabajo, licencias	
	¿Puede usted hablarme de las horas de trabajo a bordo de la embarcación? ¿Cómo se desarrolla una jornada de trabajo habitual?
	¿Piensa usted que dispone al menos de diez horas de descanso cada día (no todas consecutivas)?
	<p>¿Trabaja usted a veces más de 14 horas en un día?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿trabaja usted a veces hasta que se agota? • En caso afirmativo, ¿trabaja usted a veces toda una noche y todo un día? • En caso afirmativo, ¿qué pasa si usted pide tomar un descanso? • En caso afirmativo ¿se le concede tiempo libre más tarde para compensar las horas de descanso de las que no pudo disfrutar?
	Cuando usted está faenando ¿puede hacer una pausa para comer?
	Si el buque permanece en el mar durante una semana ¿dispone usted de un día de descanso suplementario (es decir, al menos 77 horas de descanso por semana)?
	¿Cómo sabe usted, o el capitán o patrón, cuántas horas ha trabajado?
	¿Puede usted describir su horario de trabajo cuando la embarcación está en un puerto, pero la tripulación sigue trabajando?
	<p>¿A veces, puede consultar usted el registro de horas de trabajo del buque?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿son correctas las horas registradas?
	¿Alguna vez ha tenido usted que exponer un problema sobre las horas de trabajo o de descanso al chieu, capitán o patrón, o propietario de la embarcación?
	<p>¿Cómo se resolvió el problema?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no haber surgido ningún problema ¿qué cree usted que ocurriría si plantea un problema sobre su remuneración?
Licencias, vacaciones	En el curso de una semana ¿le conceden a usted un día libre, ya sea en el mar o en un puerto?
	¿Ha solicitado usted, alguna vez, al propietario, el capitán o patrón o el <i>chieu</i> tiempo libre por motivo de lesión o enfermedad?
	<p>¿Se le ha permitido disfrutar del tiempo libre a que usted tiene derecho (hasta 30 días cada año)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • ¿Recuerda usted si continuaron pagándole durante los días en que estuvo enfermo?
	Si el buque tiene un problema y no puede faenar ¿sigue usted recibiendo su remuneración?
	En un año de trabajo ¿pudo disfrutar de 30 días de vacaciones y recibir íntegramente su salario mensual?

Alimentos e higiene	
	¿Puede usted hablarme de los alimentos disponibles a bordo de la embarcación?
	¿Ocurre a veces que se agotan los alimentos frescos? • Cuando esto ocurre ¿cuántos días transcurren sin alimentos frescos en la embarcación (además del pescado)?
	¿Le inquieta a usted la posibilidad de que, a veces, los alimentos a bordo de la embarcación no estén limpios?
	¿Cuándo fue la última vez que alguien enfermó tras haber consumido alimentos a bordo de la embarcación?
	¿Puede usted hablarme del agua potable a bordo?
	¿Cómo se conserva y se comparte el agua potable? • ¿Alguna vez se ha acabado el agua potable?
	¿Cuándo fue la última vez que alguien enfermó como consecuencia de haber bebido agua a bordo de la embarcación?
	¿Sería mejor si hubiera más alimentos y agua a bordo de la embarcación?
	¿Compra usted parte de su propia comida o agua a bordo de la embarcación? ¿Por qué?
	¿Hay un retrete en la embarcación, y pueden utilizarlo los pescadores?
	¿Hay en el buque un lugar separado para preparar los alimentos? De haberlo ¿considera usted que ese lugar está suficientemente limpio?
	¿Hay a bordo un lugar para servirse los alimentos, separado de los espacios de trabajo?
	¿Hay también agua para lavar y limpiar la ropa y la vajilla?
	¿Se ha agotado esa agua alguna vez?
	¿Hay a bordo utensilios de limpieza que ayuden a evitar que el suelo de los espacios de trabajo sea demasiado resbaladizo?
	¿Se mantienen limpios los espacios de trabajo, a fin de evitar los resbalones y caídas?
	¿Hay a bordo un bote salvavidas que permita alejarse de la embarcación de pesca en casos de emergencia, como un incendio?
	¿Sabe usted lo que se debe hacer en caso de incendio a bordo de la embarcación, o de mal tiempo?
Seguridad y atención médica	
	¿Puede usted hablarnos de la última vez en que alguien se lesionó a bordo de la embarcación?
	¿Se han lesionado otros miembros de la tripulación? ¿En qué circunstancias?
	¿Hay situaciones de violencia en su trabajo (por parte de otros trabajadores, el capitán o patrón, el <i>chieu</i> o el propietario)?
	¿Hay amenazas de violencia en su trabajo?
	¿Se ha formado a alguien en el buque para prestar primeros auxilios y prescribir medicamentos? ¿Quién es esa persona?
	¿Contiene el botiquín artículos útiles para tratar lesiones y enfermedades?
	¿Después de los viajes, se reponen los artículos utilizados en el botiquín?
	¿Han sufrido los tripulantes lesiones o enfermedades cuyo nivel de gravedad ha exigido que el buque regrese a puerto?
	¿Ha aceptado el capitán o patrón que el buque regrese a puerto al surgir emergencias?
	¿Es fácil conseguir tratamiento médico en los puertos?
	¿Quién paga el tratamiento médico si la lesión o enfermedad tienen su origen en el trabajo?

	¿Sabe usted si los pescadores que han sufrido lesiones graves en el trabajo han sido indemnizados?
	¿Tiene usted conocimiento de pescadores que hayan fallecido cuando el buque se encontraba en el mar?
	¿Qué se hizo con su cuerpo?
	¿Se ha desembarcado en un puerto o transferido a otro buque a algún pescador enfermo o lesionado?
	¿Cómo regresó esta persona al puerto de origen?
	¿Hay en el buque botes salvavidas?
	¿Sabe usted lo que se debe hacer en caso de mal tiempo (si la embarcación zozobra) y de incendio?
	¿Lleva el buque un extinguidor de incendios que funcione correctamente?
	¿Sabe usted nadar?
Artes de pesca y formación	¿Han sido usted u otras personas lesionados como consecuencia de la vetustez o el mal estado de las artes de pesca?
	¿Presentan problemas las artes de pesca o herramientas que usted está utilizando?
	¿Ha recibido usted una formación adecuada sobre la manipulación del equipo que utiliza?
	¿Son reparadas las herramientas tan pronto como se deterioran?
	¿Dispone usted a bordo de alumbrado suficiente para su trabajo? ¿Se producen accidentes de trabajo por la noche?
	¿Tiene un «amigo» o forma parte de un «sistema de compañeros» para ayudar a preservar la seguridad de otros pescadores en el trabajo?
	¿Se utilizan sustancias químicas a bordo de la embarcación?
	¿Han recibido los pescadores una formación sobre la utilización segura de las sustancias químicas?
	¿Ha recibido la tripulación los implementos de trabajo siguientes? <ul style="list-style-type: none"> • Botas de seguridad • Guantes • Protectores auditivos • Ropa de protección, con inclusión de máscaras para protegerse de las sustancias químicas y la pintura • Chalecos salvavidas
	¿Tiene usted que pagar alguno de estos implementos, con inclusión de los guantes, ya sea en el mar o en los puertos?
	Si usted manipula una máquina a bordo de la embarcación ¿sabe cómo detenerla en caso de emergencia?
	¿Está equipada la embarcación con un dispositivo de alarma y un sistema de comunicación en caso de emergencia?
Trabajo forzoso	
Trabajo involuntario	¿Fue usted quien decidió trabajar en este buque pesquero? <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿quién le obligó a trabajar en este buque (el propietario, el capitán o patrón, el <i>chieu</i>, un intermediario, sus padres)?
	¿Se considera usted libre para dejar su empleo? De no ser así, ¿cómo lo explica? <ul style="list-style-type: none"> • Si no se considera libre, ¿qué ocurriría si usted tratara de dejar su trabajo?
	¿Hay otras personas en su buque que desearían dejarlo?
	Si es así, ¿por qué no han dejado ya el buque?

	¿Alguna vez, se han encontrado usted u otros pescadores aislados o aprisionados a bordo de la embarcación o en un puerto?
Violencia/amenazas	¿Hay violencia en su trabajo (de parte de otros trabajadores, el capitán o patrón, el <i>chieu</i> o el propietario)?
	¿Hay amenazas de violencia en su trabajo? • En caso afirmativo ¿quién es violento, quién profiere las amenazas?
	¿Ha sido usted amenazado con ser entregado a la policía, el gobierno u otra autoridad?
	¿Son los pescadores castigados por el propietario, el capitán o patrón, o el <i>chieu</i> ?
	En caso afirmativo, ¿en qué consisten los castigos (están relacionados, por ejemplo, con las tareas, la alimentación o la remuneración)?
	¿Quién, a bordo de la embarcación, suele recibir el peor trato? ¿Quién le maltrata, y por qué?
Retenciones salariales, deudas	¿Es una parte de su remuneración retenida por el propietario, el capitán o patrón o el <i>chieu</i> ?
	¿Le debe usted dinero al propietario, el capitán o patrón, el <i>chieu</i> , un intermediario?
	¿Para qué ha pedido el préstamo (no es lo mismo que un anticipo sobre el salario)? • ¿A quién le debe usted dinero? • ¿Cuánto dinero debe usted? • ¿Cuándo terminará de pagar su deuda? • ¿Se le ha cobrado un recargo/interés suplementario? • ¿Es debido a la deuda que usted no se enrola en otra embarcación o no regresa a su hogar?
	¿Le pagan a usted por medio de una tarjeta bancaria o una tarjeta de cajero automático, y no en efectivo?
	¿Tiene usted un número de código para su tarjeta bancaria?
	¿Tiene usted control de su tarjeta en todo momento?
	¿Conserva usted consigo su pasaporte/tarjeta de identidad/tarjeta de embarque?
	De no ser el caso ¿le resulta siempre fácil acceder a sus documentos? ¿Dónde se guardan?
Trabajo infantil	
	¿Sabe usted si hay a bordo del buque trabajadores menores de 18 años?
	¿Hay a bordo trabajadores que, por su aspecto, pudieran ser menores de 18 años?
	¿Sabe usted si hay jóvenes trabajadores a bordo de otros buques? ¿En qué buques?
Libertad de asociación y libertad sindical; quejas	
	¿Existe un sindicato o una organización que presta ayuda a los trabajadores a bordo de su embarcación? • En caso afirmativo ¿de qué tipo de organización se trata (por ejemplo, un sindicato portuario, o un sindicato de gremio que ofrece servicios de bienestar y asistencia a los pescadores)?
	¿Hay a bordo un representante del personal ante el <i>chieu</i> , el capitán o patrón, el propietario o los funcionarios gubernamentales? • En caso afirmativo, ¿quién es este representante y cómo fue designado (por ejemplo, es una persona distinta del <i>chieu</i>)?
	Cuando usted tiene un problema en el trabajo, ¿a quién recurre para buscar una solución?
	¿Los pescadores en su buque han expuesto antes un problema al propietario, el capitán o patrón, o el <i>chieu</i> ?
	¿De qué problema se trataba?

	¿Cuál fue la respuesta, o la solución?
	¿Ha ocurrido que los pescadores se hayan negado a trabajar o a embarcar?
	En caso afirmativo, ¿cuál fue el motivo y qué ocurrió?
	¿Le ha pedido el propietario/capitán o patrón/ <i>chieu</i> que no se reúna con miembros de ninguna organización?
Discrimination	
	<p>¿Reciben todos los trabajadores en el buque el mismo trato (por ejemplo, en cuanto a las tareas asignadas, el equipo, las sanciones, o la cantidad de alimentos y el tiempo fijado para tomar las comidas)?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué (por ejemplo, en función del país de origen, la religión, la orientación sexual, o la relación con el <i>chieu</i> o el capitán o patrón)?
	<p>¿Reciben la misma remuneración todas las personas que efectúan el mismo tipo de trabajo?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De no ser así, ¿quién recibe un trato diferente y por qué?
	<p>¿Se dan casos de acoso o de abuso verbal a bordo de la embarcación?</p> <ul style="list-style-type: none"> • En caso afirmativo, ¿cuáles son los términos injuriantes empleados? (es importante indicar las palabras exactas, y no limitarse a decir que se profirieron «palabras groseras»)

► Anexo VI: Ficha descriptiva sobre seguridad y salud

Una embarcación pesquera es una plataforma inestable en movimiento perpetuo, por lo que la pesca, que es de por sí una ocupación con un alto nivel de riesgo⁹⁰, termina por ser doblemente insegura. La mayor parte del trabajo pesquero tiene lugar en las cubiertas, y estas son lavadas sistemáticamente con agua de mar, están cubiertas de redes y artes de pesca y son ocupadas por las capturas, en contenedores muy inestables. La acumulación de sangre, baba de pescado y restos de líquido hidráulico puede incrementar el peligro del trabajo en la cubierta. Los pescadores faenan en cualquier condición del mar, con inclusión del mal tiempo, las precipitaciones, las borrascas y las temperaturas extremas. En la pesca no hay horas de trabajo fijas, ya que la cadencia laboral está determinada por las condiciones del mar y las capturas. Exceptuando el tiempo que duran las travesías hasta los caladeros, las tripulaciones y las embarcaciones trabajan, por lo general, sin parar. De ahí que la fatiga se manifieste muy pronto, y que las tripulaciones sean movilizadas hasta el límite de su capacidad⁹¹. El buque pesquero es al mismo tiempo vivienda y lugar de trabajo. En ciertos tipos de pesca, los marineros viven a bordo durante cinco a seis meses, o incluso más tiempo. A esto se suman muchos otros peligros y riesgos⁹².

Asimismo, aun cuando es cierto que los peligros habituales en los distintos tipos de operaciones de pesca son muy similares, los niveles de riesgo derivados de peligros específicos pueden variar entre los diferentes tipos de embarcaciones. Por ejemplo, comparados con las embarcaciones de pesca en aguas interiores, los pesqueros en aguas oceánicas/aguas profundas suelen utilizar maquinaria pesada y más electricidad, tener más espacios cerrados y permanecer en el mar durante periodos mucho más largos.

Entre los peligros específicos de la pesca y otros riesgos conexos se incluyen los siguientes:

Ahogamiento. Es uno de los principales riesgos de la pesca y una de las causas principales de muerte en este sector a nivel mundial. Entre las causas de ahogamiento se incluyen las siguientes:

Caída al agua:

- durante las maniobras de largado (despliegue) o izado de las redes;
- al trepar desde la cubierta hacia la superestructura (el muelle) por la parte exterior de la embarcación;
- al perder pie el pescador mientras camina o trabaja solo en el borde de la embarcación;
- cuando el pescador camina sobre un palangre para manipular las líneas de pesca, y
- especialmente cuando el pescador queda inconsciente o aturdido tras una caída.

Nadar y sumergirse: El riesgo de ahogamiento es grande cuando el pescador se sumerge en el mar para desatascar una red y queda enmarañado en esta. La inmersión puede provocar también daños en los pulmones y tímpanos. En los buques de pesca cerqueros de Tailandia, por ejemplo, cuando se lanza la red, hay dos pescadores en el agua, a cada lado de la embarcación. Su tarea consiste en ayudar a guiar tanto el largado como el izado de la red. Así, permanecen durante largos periodos en el agua.

Caída por la borda cuando el mar está agitado.

Hundimiento o zozobra de la embarcación - véase más adelante.

90 Fuente: Peter Hurst, especialista en seguridad y salud en el trabajo.

91 *Legal concerns in the fishing industry*. D.W. Nixon, University of Rhode Island, Estados Unidos, sin fecha, pág. 1.

92 *La formación en seguridad y salud en la pesca*. Comisión de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 1993, pág. 5, ISBN 92-826-5010-3.

En aguas frías, la muerte por hipotermia⁹³ es un riesgo concomitante.

En general, para el trabajo en cubierta se recomienda vestir un chaleco de flotación (chaleco salvavidas) en todo momento⁹⁴.

Carencia de equipo de seguridad. Las probabilidades de supervivencia de los trabajadores que deben ser rescatados del agua son mayores cuando están equipados con las ayudas a la flotación apropiadas (por ejemplo, chalecos de seguridad marina y equipos personales de flotación) o chalecos salvavidas, y cuando en la embarcación se llevan escalas de embarco y equipo de salvamento, con inclusión de cadenas, agarraderas, cabos u otros medios que ayuden a las personas a mantenerse a flote. Al prever medidas de emergencia debería tenerse en cuenta que, en el caso de muchos trabajadores, no será conveniente que lleven flotadores o chalecos salvavidas en todo momento⁹⁵.

Falta de capacitación. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) destaca la importancia de los distintos aspectos de la prevención: «equipo, capacitación, experiencia, información y criterios adecuados para evitar ponerse en peligro, en primer lugar⁹⁶». En efecto, los capitanes o patrones y las tripulaciones cuya capacitación es insuficiente pueden ser un peligro para sí mismos y para otros pescadores y gente de mar.

Organización deficiente del trabajo a bordo. Una organización deficiente del trabajo puede entrañar peligros. La organización del trabajo a bordo es un tema difícil de examinar debido a la heterogeneidad que caracteriza la pesca, y el gran número de factores de toda índole que influyen en esta organización, como, por ejemplo, el tipo de embarcación y de pesca, el número de tripulantes, el nivel de experiencia y formación de estos, los problemas de idioma de los trabajadores migrantes, el sistema de remuneración, la duración de las travesías e incluso las condiciones climáticas en los caladeros⁹⁷.

En todo caso, hay un cierto número de aspectos que parecen ser factores constantes en la organización del trabajo a bordo de los buques pesqueros, como:

- **la naturaleza cíclica de la cadencia de trabajo.** Los miembros de la tripulación tienen que efectuar una secuencia regular de tareas, cuya duración está determinada por el tamaño de las capturas, o también por el tiempo necesario para efectuar las reparaciones eventuales; dicha secuencia es intercalada con breves periodos de descanso que corresponden al tiempo necesario para navegar hasta el siguiente caladero;
- **la demanda constante de esfuerzo físico.** Este aspecto concierne particularmente a los marineros de cubierta, lo que significa que cualquier limitación de su capacidad física constituye un peligro tanto para sí mismos como para sus compañeros, y
- **la tensión mental excesiva.** Afecta particularmente al capitán o patrón y en menor medida al primer oficial y al *chieu*.

93 La hipotermia es una urgencia médica que ocurre cuando la temperatura corporal cae por debajo del nivel necesario para mantener un metabolismo normal y asegurar las funciones orgánicas, a saber, 35,0 °C.

94 *Safety guidelines for small commercial fishing vessels*. FishSafe New Zealand, sin fecha, sección 3.2.

95 OIT: *Seguridad y salud en los puertos*. Repertorio de recomendaciones prácticas, 2005. Sección 11.1.7 «Caídas al agua», págs. 480-482. (<http://www.amp.gob.pa/newsite/spanish/puertos2/seguridad/Repertorio%20de%20recomendaciones%20pr%C3%A1cticas%20de%20la%20OIT%202005.pdf>), disponible en esta dirección el 10/09/2021).

96 *La Seguridad en el Mar Como Parte Integrante de la Ordenación Pesquera*. FAO, Roma, Circular de Pesca No 966, FIIT/C966(Es), ISSN 1020-1467, 2001.

97 *La formación en seguridad y salud en la pesca*. Comisión de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 1993, pág. 14, ISBN 92-826-5010-3.

Carácter físico del trabajo y trastornos musculoesqueléticos. Por sus características, el trabajo en la pesca es físicamente agobiante y agotador, exige permanecer largos periodos de pie, inclinado y encorvado, efectuando movimientos repetitivos y vigorosos en posturas forzadas, y requiere levantar, acarrear y manipular cargas pesadas o voluminosas sobre cubiertas que suelen estar en movimiento constante, mojadas y resbaladizas.

Las principales tareas de los pescadores en el mar consisten en tirar e izar, casi siempre manualmente, redes u otras artes de pesca pesadas (como trampas o palangres), a menudo inclinados sobre la borda, y en cargar y descargar pescado en y desde las bodegas.

Los resultados son las lesiones en los huesos, articulaciones, tendones, etc., que se conocen colectivamente como «trastornos musculoesqueléticos» y que con frecuencia se convierten en lesiones o discapacidades permanentes. Una persona entrevistada en el marco de un estudio sobre la pesca en Indonesia describió sucintamente el problema diciendo que «todas las partes del cuerpo del pescador están adoloridas⁹⁸».

Resbalones y tropiezos. Las lesiones resultantes de los resbalones y tropiezos son un problema constante en la pesca debido a la cantidad de objetos que se encuentran diseminados sobre la cubierta, como redes, cabos, cables y líneas, etc., y al agua y las sustancias viscosas y resbaladizas que la impregnan durante las faenas de pesca. A esto se suma el balanceo constante y la inestabilidad de la embarcación, que provocan el movimiento incesante de la cubierta. Por ello, sobre las cubiertas debería aplicarse un revestimiento antideslizante, lo que se consigue mezclando arena con las pinturas especiales, que deben ser también antideslizantes o de esmalte. Asimismo, hay que aplicar láminas adhesivas antideslizantes sobre el pavimento de los pasillos y demás vías de circulación. Las cubiertas deberían lavarse con frecuencia a fin de eliminar los residuos resbaladizos.

Las caídas pueden provocar lesiones más graves

Las caídas ocurren, por ejemplo, al transitar por cubiertas abiertas e impregnadas con residuos resbaladizos, o al borde de las aberturas de las bodegas o sobre el hielo que se almacena en estas. Por lo tanto, los pescadores deberían llevar calzado apropiado, como botas de caucho con suela antideslizante. Para el acceso a las bodegas, cámaras frigoríficas, almacenes, espacios de alojamiento, salas de máquinas, etc., debe disponerse de escalas adecuadas, equipadas con barandillas. Cuando las escotillas no se utilicen, sus tapas deben mantenerse cerradas y con pestillo o protegidas con una brazola para evitar las caídas accidentales.

Caídas desde pasarelas por encima de la cubierta. No es raro observar escalerillas hechas solo de peldaños de metal, sin barandilla, lo que supone evidentemente verdaderas dificultades para transitar por ellas y entraña el peligro de caer de ellas.

Caídas desde mástiles, pescantes, etc. En este caso, las escalas/escaleras suelen estar compuestas de peldaños separados, cada uno de los cuales está soldado al mástil; el conjunto está encerrado totalmente por una estructura de protección. Las dificultades son las mismas que presentan las demás escaleras/escalerillas a bordo, pero son agravadas por la amplitud de la oscilación provocada por el movimiento de la embarcación y por la altura del mástil con respecto a la cubierta.

Caída desde las pasarelas, que en muchas embarcaciones tailandesas no tienen pasamanos. Esto puede ser especialmente peligroso si una persona cae al mar desde una pasarela y queda atrapada entre la embarcación y el muelle/embarcadero. En consecuencia, las pasarelas deben ser equipadas con pasamanos.

Cortes, pinchazos, abrasiones, heridas. Las manos son las partes del cuerpo de los pescadores más afectadas en caso de lesiones e infecciones, y es casi inevitable que sufran infecciones al ser agredidas

98 Markkanen, P. «Dangers, delights and destiny on the sea: Fishers along the east coast de North Sumatra, Indonesia», en *New Solutions*, Vol 15, No. 2-2005, pág. 126.

constantemente, por ejemplo, por los extremos rotos de las urdimbres, cortes con cuchillos, enganches con anzuelos, objetos que aplastan los dedos y el roce de cuerdas y cabos que provoca quemaduras. Peor aun, las lesiones e infecciones de las manos pueden provocar accidentes (véase también la sección sobre dermatosis, más adelante). Otro peligro son las lesiones oculares provocadas por anzuelos, garfios y cables.

Lesiones provocadas por los pescados y otros animales. El pescado que, una vez izado a bordo, sigue resistiendo y debatiéndose puede causar lesiones ya sea por un coletazo repentino, un golpe con su hocico, «espada» o sierra, una mordedura a las extremidades o dedos, o una dolorosa picadura. Existe el riesgo de que esos cortes y abrasiones se infecten.

Las lesiones provocadas por cuchillos, que a veces pueden resultar en la pérdida de dedos, son comunes cuando el pescado es descabezado, destripado, pelado o fileteado manualmente a bordo.

Maquinaria/equipo. Algunos de los principales peligros son los siguientes:

- Las maquinillas, chigres y cabrestantes y los cables y cabos utilizados en estos dispositivos son elementos especialmente peligrosos. Entre los peligros que suponen para la tripulación figuran, por ejemplo, que los dedos, manos, brazos o pies del marinero queden atrapados en el tambor durante la maniobra de izado de las artes de pesca, que el pescador sea golpeado por el latigazo de un cabo en tensión que se rompe, o que el pescador tropiece sobre un cabo o cable.
- El atrapamiento en artes de pesca en tensión, maquinillas y chigres o cables y cabos, y las lesiones de aplastamiento —de dedos o extremidades enteras— mientras se enganchan o desenganchan las puertas de arrastre, o cuando se calan o recogen los palangres, redes de cerco y otras artes de pesca.
- Los anzuelos y los alambres de cables de acero rotos que se enganchan en las manos u otras partes del cuerpo o las perforan.
- Las cargas que se desprenden de los dispositivos de izado y caen sobre los trabajadores.

Entre las partes de la anatomía que se lesionan con mayor frecuencia se incluyen las manos, las extremidades inferiores, la cabeza y cuello, y las extremidades superiores, seguidas por el torso, la columna vertebral y el abdomen. Los tipos de trauma más comunes son las heridas abiertas, fracturas, desgarros musculares, esguinces y contusiones.

«Muchas lesiones no mortales pueden tener como consecuencia la amputación de dedos, manos, brazos y piernas, así como heridas a la cabeza y el cuello. Las infecciones, las laceraciones y los traumas menores en las manos y dedos son muy frecuentes⁹⁹».

Elementos de equipo en las cubiertas. Los golpes con argollas, bolardos, cabrestantes etc., pueden provocar lesiones. Si bien es cierto que tales elementos son esenciales para las operaciones del buque y no pueden suprimirse, sí pueden colocarse en lugares menos frecuentados y ser pintados para que se destaquen y sean más visibles. Las escotillas pueden señalarse con franjas diagonales en que se alternen los colores rojo y blanco, o amarillo y negro. Hay que poner especial cuidado en trincar o almacenar todas las piezas móviles, y en adujar todos los cabos.

Tareas repetitivas. El procesamiento de las capturas a bordo de los buques puede también redundar en altos índices de desórdenes musculoesqueléticos relacionados con el carácter esencialmente repetitivo de las tareas necesarias, que se llevan a cabo en ciclos muy cortos, y con la falta de rotación de los tripulantes entre los distintos puestos de trabajo¹⁰⁰.

99 *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*. OIT, Programa de Actividades Sectoriales, Ginebra, documento TMF1/1999, pág. 24.

100 *La seguridad y la salud en las industrias pesqueras*. OIT, Programa de Actividades Sectoriales, Ginebra, documento TMF1/1999, pág. 26.

Seguridad eléctrica. El contacto con una corriente eléctrica puede provocar sensaciones de hormigueo, quemaduras, pérdida del control muscular, trauma y dolor intenso, paro cardíaco y respiratorio, o la muerte. Pueden acaecer contactos directos, con componentes de baja tensión (instalaciones fijas, equipos portátiles, cables) o contactos indirectos, con componentes que se hayan puesto en tensión como consecuencia de instalaciones defectuosas en el sistema eléctrico.

Habida cuenta de la humedad que predomina en el medio ambiente marítimo, es vital que cuando se utilice electricidad —tanto en instalaciones fijas como en cables y equipos portátiles— se apliquen normas y prácticas óptimas.

En los buques de pesca cerqueros se utiliza relativamente poca electricidad. Por ejemplo, las lámparas sumergibles usadas para atraer los peces por la noche están aisladas con arreglo a las normas de seguridad marítima. Los arrastreros que operan en caladeros extranjeros, cuyo arqueo es mucho mayor, consumen un volumen también mayor de energía eléctrica.

Iluminación y visibilidad. La iluminación interior en los buques, esencial para el trabajo en los espacios de manipulación de las capturas y de tránsito, es a menudo inadecuada. El alumbrado interior tiene que posicionarse de manera cuidadosa y racional en los espacios donde existen más peligros, y de preferencia debería ser fluorescente. Las luces no deberían reducir la visibilidad y tampoco deberían ser visibles desde fuera del buque, a fin de no entorpecer las faenas de otras embarcaciones de pesca.

En el caso de los buques de pesca cerqueros, la naturaleza misma de la pesca nocturna implica que muchas maniobras de cubierta se realizan en la oscuridad o con una iluminación muy reducida.

Véanse más adelante las observaciones sobre la iluminación externa a bordo de los arrastreros, cuyo uso está regulado a nivel internacional y es obligatorio en diversas operaciones de manipulación de las capturas.

Ruido y vibraciones (véase el párrafo relativo a la pérdida de audición inducida por el ruido, en la sección «Enfermedades»). La exposición continua al ruido y las vibraciones a bordo de los buques pesqueros (por ejemplo, los fuertes ruidos de la sala de máquinas) pueden provocar problemas y daños auditivos permanentes. Los principales factores son:

- El nivel de ruido (habitualmente se mide en decibelios ponderados, unidad que se abrevia dB(A))¹⁰¹, y
- La exposición diaria al ruido, en el curso de varios años.

El ruido elevado y continuo causa daños irreversibles en las sensibles células capilares del oído interno, que no se pueden reemplazar. La principal consecuencia social de la pérdida de audición inducida por el ruido es la incapacidad para comprender el lenguaje hablado en condiciones normales, lo que se considera una grave discapacidad social. El exceso de ruido puede provocar también tinnitus, un molesto «zumbido en el oído».

Riesgos químicos. Entre estos riesgos se incluyen la exposición a sustancias químicas como: el cloro, que se utiliza para lavar y conservar las capturas, y que puede provocar irritaciones en las membranas de los ojos, nariz y pulmones; los carburantes y lubricantes contenidos en bidones que suelen encontrarse dispersos en los buques, y los residuos que quedan en los bidones que contenían productos químicos y que, después de vaciados, se usan como cubos para almacenar pescado.

Espacios cerrados y asfixia. Espacio cerrado es un lugar que está esencialmente confinado (si bien no siempre completamente), y donde se pueden sufrir lesiones graves provocadas por sustancias o

¹⁰¹ Existe un riesgo de pérdida de audición inducida por el ruido cuando la persona está expuesta a un nivel igual o superior a 80 dB(A). En la práctica, si usted no logra oír claramente una conversación normal cuando se encuentra a dos metros del orador, el nivel del ruido ambiental es probablemente igual o superior a 85dB(A). Si usted no logra oír claramente a una persona que se encuentra a más o menos un metro de distancia, el nivel de ruido ambiental es probablemente igual o superior a 90dB(A).

condiciones peligrosas en su perímetro o cerca del mismo (por ejemplo, falta de oxígeno, acumulación de gases tóxicos).

Los espacios cerrados que se encuentran bajo cubierta —salas de máquinas, bodegas de pescado y de almacenamiento de hielo— pueden ser peligrosos cuando en ellos se acumulan gases de combustión o sulfuro de hidrógeno gaseoso (el cual se desprende del pescado en putrefacción). La asfixia se produce debido a la falta de oxígeno o a la intoxicación por los vapores de sulfuro de hidrógeno. En el sector pesquero de Tailandia, por ejemplo, algunos accidentes en espacios cerrados se han saldado con la muerte de varios trabajadores, incluso de los que han bajado a las bodegas a rescatar a compañeros en dificultades y que, al carecer de formación y de los equipos adecuados, han sido sorprendidos por los gases tóxicos¹⁰².

Jornadas de trabajo prolongadas y trabajo continuo. En el sector de la pesca no hay horarios de trabajo regulares, y de hecho estos tienden a ser extremadamente prolongados. Al estar los pescadores ocupados día y noche en la cubierta izando las capturas, y sobre todo durante la noche, la intensidad del trabajo les deja muy pocas oportunidades para hacer pausas de descanso, y la duración de la jornada laboral no les permite disponer de tiempo suficiente para recuperarse o de tiempo libre. A los horarios de trabajo excesivos se suma la realidad del trabajo continuo, en que las embarcaciones salen a faenar día tras día, o noche tras noche, durante la temporada de pesca. Por ejemplo, los arrastreros de aguas profundas pueden permanecer en el mar durante muchos meses, a veces hasta ocho meses ininterrumpidos. Los horarios de trabajo prolongados y el trabajo continuo ejercen un impacto negativo en la salud, y contribuyen a la fatiga de los pescadores, la cual actúa a su vez como factor del deterioro de su salud y de la agravación del riesgo de accidentes.

Fatiga en la pesca. La fatiga es una realidad cotidiana en el sector pesquero. Los efectos de la fatiga en el rendimiento de los trabajadores pueden poner al buque y la tripulación en una situación de riesgo. Por ejemplo, la caja de compensación WorkSafe British Columbia, del Canadá, clasifica la fatiga entre los «factores discapacitantes», como el consumo de alcohol o drogas, y considera que sus efectos pueden ser tan devastadores como el de estas toxicomanías.

La tripulación debería hablar sobre las manifestaciones de la fatiga, y estar muy atenta a fin de detectar todo signo y síntoma. Dado que las personas no pueden apreciar adecuadamente cuál es su propio nivel de alerta, para evaluarlo o evaluar el nivel de alerta de otro miembro de la tripulación hay que evitar referirse a la forma en que usted o el otro tripulante se sienten en un momento dado. Más bien, hay que analizar las características de sus periodos de sueño en los últimos días.

Entre los procedimientos utilizados en los buques para gestionar la fatiga se pueden incluir los siguientes:

- Si usted se está quedando dormido al timón, es correcto despertar a otro compañero para que lo sustituya.
- En las travesías nocturnas, se deben utilizar alarmas de reloj y un sistema de supervisión entre compañeros.
- Se debe designar a dos miembros de la tripulación para maniobrar el timón durante la noche.

Antes de tomar su turno al timón, dése al menos 15 minutos de «tiempo para despertar», y converse con la persona que va a relevar a fin de tener pleno conocimiento de la situación de la navegación¹⁰³.

¹⁰² Según el Gobierno de Tailandia, «espacio cerrado» es todo lugar que tiene una zona de entrada y de salida limitada, en que la insuficiencia de la ventilación no permite asegurar condiciones higiénicas y seguras. Se trata, por ejemplo, de túneles, bodegas, pozos, fozos, salas subterráneas, salas de seguridad, cisternas de carburante, cisternas de fermentación, depósitos, silos, tuberías, hornos, contenedores u otros objetos de características similares. Reglamento Ministerial sobre el establecimiento de normas para la administración y gestión de la seguridad y salud en el trabajo y el entorno laboral en espacios cerrados, B.E. 2547.

¹⁰³ *Gearing up for safety: Safe work practices for commercial fishing in British Columbia, Canada*. Worksafe B.C., 2012, pág. 14 (Workers' Compensation Board).

Enfermedades

Las dermatosis/infecciones de la piel derivadas de la manipulación de pescado con las manos desnudas son comunes: el eczema de contacto, ya sea alérgico o no, y los furúnculos y abscesos son problemas recurrentes que afectan manos y dedos. En cuanto a las lesiones e infecciones, las manos de los pescadores son las partes del cuerpo más afectadas. Tras ser heridas por los extremos rotos de las urdimbres o por cortes con cuchillos, y tener los dedos aplastados, las infecciones son casi inevitables. Peor aún, las lesiones e infecciones de las manos pueden provocar accidentes. Es esencial ponerse guantes de protección y tratar sin demora todas infecciones. En el supuesto de que se dispone de las instalaciones necesarias, los pescadores pueden ayudar a prevenir las infecciones lavándose las manos con soluciones germicidas al terminar cada periodo de trabajo, y limpiando y curando todos cortes, arañazos y raspaduras (con los suministros de primeros auxilios).

El cáncer de la piel es una enfermedad común que afecta sobre todo a las personas que trabajan al aire libre (véase el párrafo «Exposición al sol»).

Enfermedades respiratorias. El asma profesional es una enfermedad alérgica respiratoria asociada a la manipulación de varios tipos de pescado, pero sobre todo de crustáceos y moluscos, durante la cual se inhala proteína de pescado. Esta asma puede ser provocada también por el procesamiento de comidas a base de pescado y la trituración de conchas, en particular, de langostinos.

El término **trastornos musculoesqueléticos** se utiliza colectivamente para designar los síntomas y enfermedades de los músculos, tendones y/o articulaciones. Dichas afecciones suelen ser de índole general, y su duración puede variar, siendo posible incluso que se conviertan en lesiones permanentes. Los principales factores de riesgo de sufrir trastornos musculoesqueléticos con relación al trabajo son el levantamiento de cargas pesadas (que, a menudo, se acarrean en trechos largos), las posturas de trabajo forzadas, las tareas repetitivas y penosas, el estrés psicológico y la organización deficiente del trabajo.

Pérdida de audición inducida por el ruido. El ruido fuerte y continuo daña de manera irreversible las sensibles células capilares del oído interno, que no se pueden reemplazar. La principal consecuencia social de la pérdida de audición inducida por el ruido es la incapacidad para comprender el lenguaje hablado en condiciones normales, lo que se considera una grave discapacidad social. El exceso de ruido puede provocar también tinnitus, un molesto «zumbido en el oído».

Las enfermedades contagiosas en la pesca siguen siendo un problema de salud laboral, especialmente cuando los arrastreros faenan en el mar durante periodos prolongados. Por ejemplo, se ha observado la incidencia de casos de tuberculosis relacionados con la falta de exámenes médicos previos a la contratación, lo que implica que los marineros tuberculosos pueden transmitir la enfermedad a sus compañeros a bordo. Otras enfermedades se contraen a través de la ingestión de agua impura (por ejemplo, disentería y cólera) y al bajar a tierra en los puertos de escala (por ejemplo, paludismo y dengue)¹⁰⁴.

Formación en primeros auxilios, prestación de estos cuidados y atención médica. Tener competencias en primeros auxilios puede ser determinante para salvar una vida, o para lograr una recuperación a corto plazo en lugar de sufrir secuelas que duran toda la vida. Aprenda cuanto pueda sobre primeros auxilios. En el mar, usted solo puede contar consigo mismo y con la ayuda de otros miembros de la tripulación. Si se lesiona, deje constancia del incidente. Cuando evalúe los procedimientos sobre primeros auxilios y notificación de las lesiones, tenga presentes las etapas y requisitos en materia de seguridad. Antes del comienzo de la temporada de pesca, verifique su botiquín de primeros auxilios y asegúrese de que está totalmente provisionado.

Alojamiento/condiciones de vida a bordo. El alojamiento a bordo depende en gran medida del tipo de pesca, del buque y del tamaño de este. La pesca artesanal representa el más alto porcentaje de embarcaciones en Tailandia, y el espacio en estas embarcaciones es siempre muy reducido, a veces al

104 «Seafaring and health with emphasis on Asian seafarers. Maritime sector», H.D. Wickramatillake, en Asian & Pacific OSH Newsletter, volumen 18, número 2, septiembre de 2011.

límite del hacinamiento. Los pescadores tienen que compartir los espacios de alojamiento y no tienen privacidad, lo cual puede agravar el estrés y facilitar la difusión de enfermedades contagiosas¹⁰⁵.

Saneamiento e higiene

Las **condiciones higiénicas** pueden ser peores de lo que se pudiera temer. Con frecuencia, en las embarcaciones no hay agua potable limpia, y tampoco lavabos y retretes decentes. Ya que la mayoría carece de lavabos y servicios, los niveles de higiene son mínimos, y las enfermedades virales y bacterianas pueden propagarse con facilidad, especialmente en el clima tropical.

El agua potable limpia no es abundante, sobre todo después de varios días en el mar. A menudo, la ropa está muy sucia debido a falta de instalaciones de lavandería y limpieza.

Estrés. Son muchos los factores que inciden en el estrés de la gente de mar. En un estudio realizado en Alemania se indicó que los principales factores estresantes a bordo de los buques eran la separación de la familia, la presión en cuanto al tiempo, la duración excesiva de las jornadas de trabajo, la fatiga, el calor en los lugares de trabajo y las calificaciones insuficientes del personal subalterno¹⁰⁶. Otros factores coadyuvantes señalados son el acoso y la intimidación, la ansiedad, los pensamientos y comportamientos perturbadores, la inseguridad del empleo, la soledad, la corta duración de las escalas en puerto, los roces con los compañeros de camarote o de cabina, las agresiones sexuales, la denegación de las licencias para bajar a tierra y la adicción al alcohol y las drogas¹⁰⁷.

Equipo de protección personal y ropa de trabajo. El equipo de protección personal (EPP), que incluye la ropa, está concebido para proteger al pescador y es, por tanto, sumamente importante en el sector. Dicho esto, para ser eficaces, los distintos elementos deben ajustarse correctamente a quien los lleva, ser utilizados de conformidad con las instrucciones del fabricante, ser mantenidos adecuadamente y, por último, ser reemplazados cuando pierden su efectividad¹⁰⁸.

- El uso de cascos de protección se recomienda en los lugares donde el trabajador puede golpearse la cabeza. El casco debe ajustarse ceñidamente a la cabeza, y la correa de la barbilla debe estar siempre abrochada. Los cascos de fabricación más reciente son ajustables. Muchos cascos tienen también abrazaderas para sujetar una linterna o un aparato de protección auditiva.
- Se deben usar guantes si hay un peligro potencial para las manos o dedos:
 - Los **guantes de caucho** son a menudo los mejores para trabajar a bordo de una embarcación de pesca. En función de su calidad, protegen contra la humedad, las aletas y colas de pescado y el frío. También son eficaces para manipular las artes de pesca.
 - Los **guantes de tela** pueden llevarse debajo de los guantes de caucho, para mayor comodidad.
 - Los **guantes de malla de acero** ofrecen una excelente protección para manejar equipos o artes de pesca que tienen aristas afiladas, o cuando se utilizan cuchillos para procesar pescado.

105 *La formación en seguridad y salud en la pesca*. Comisión de las Comunidades Europeas, Luxemburgo, 1993. ISBN 92-826-5010-3.

106 Oldenburg M., Jensen HJ., Latza U, Baur X., *Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships*, Int J Public Health, 2009, núm. 54(2), págs. 96-105.

107 Maritime sector. H. D. Wickramatillake, Asian & Pacific OSH Newsletter, volumen 18, número 2, septiembre de 2011.

108 Consejo del Sector Pesquero de Nueva Escocia. *Fish Safe. A Handbook for Commercial Fishing and Aquaculture*. Canadá, 2004, ISBN 0-88871-842-X (<http://www.gov.ns.ca/lae/healthandsafety/docs/FishSafe.pdf>).

- **Protección de los pies.** Se deben usar botas en los lugares donde se corre el riesgo de recibir golpes en los pies. Estos tienen muchos huesos pequeños que pueden fracturarse con facilidad. Las botas de seguridad están confeccionadas con cuero o caucho y tienen una puntera de acero, por lo que ofrecen una excelente protección contra la caída de objetos e impiden el aplastamiento de los dedos y los pinchazos de objetos punzantes, como los anzuelos. Las botas de seguridad térmicas protegen los pies contra el frío.
- **Protección ocular.** Los ojos son sensibles, frágiles e irremplazables. El pescador debe ponerse gafas de seguridad o gafas de soldador cuando trabaje con anzuelos, chigres o aparatos de izado, así como durante las tareas de izado de las redes con capturas vivas. El pescado se agita y sacude en todo sentido. Recibir un golpe de aleta en un ojo podría ser catastrófico. Por otra parte, el agua salada y la baba de pescado pueden irritar los ojos. Las gafas de soldador son especialmente eficaces porque aseguran un cierre totalmente hermético alrededor de los ojos.

Entre los medios de protección contra las caídas se incluyen los siguientes:

- Sistemas de retención, mediante los cuales se previene la caída impidiendo que el usuario alcance lugares o puntos donde existe el riesgo de caer. El mejor ejemplo de retención de caídas lo constituyen las barandillas y pasamanos alrededor del buque. En las barandillas no debería haber segmentos vacíos.
- Sistemas de frenado o detención de la caída, formados por un arnés que la persona lleva puesto y cuerdas de sujeción que limitan la trayectoria de caída, sin impedirla, a un recorrido muy corto.

Protección auditiva. Se deben usar orejeras en los espacios de la sala de máquinas y en cualquier otro compartimento donde haya máquinas ruidosas en marcha.

Consumo de alcohol. El alcohol ingerido pasa directamente al torrente sanguíneo, y sus efectos suelen manifestarse en pocos minutos. El alcohol afecta la capacidad para tomar decisiones acertadas, disminuye la coordinación y el control de los movimientos corporales y la concentración y sentido de alerta, y entorpece el sentido de orientación¹⁰⁹. Estos factores ponen en situación de riesgo a quien bebe alcohol y a otras personas, incrementando las probabilidades de que el bebedor caiga al agua por accidente. Sin embargo, controlar el consumo de alcohol a bordo de los buques pesqueros puede ser problemático. Por ejemplo, los propietarios de buques y los capitanes o patrones de Tailandia indican que el consumo de alcohol a bordo de las embarcaciones de pesca es un problema general que se esfuerzan por limitar. Según los resultados de las consultas y visitas en el terreno organizadas conjuntamente por la OIT, la Asociación Nacional de la Pesca de Tailandia y la Oficina de Seguridad y Salud en el Trabajo, algunos miembros de la tripulación insistieron en que tenían derecho a consumir bebidas alcohólicas a bordo. En su respuesta, habida cuenta de la escasez de mano de obra para constituir las tripulaciones, los propietarios de buques y capitanes o patrones tailandeses observaron que, en caso de prohibir el consumo de alcohol a bordo, los miembros de las tripulaciones podrían enrolarse en otros buques en los que se les autorice a beber alcohol¹¹⁰.

Temperaturas extremas. Expuestos en unos casos a un sol ardiente, o en otros al frío, la humedad e incluso temperaturas bajo cero, los pescadores pueden encontrarse en condiciones hazardous si no disponen de ropa o equipos de protección adecuados, o un suministro suficiente de agua potable. En las aguas más frías y profundas, una caída o una inmersión en el mar pueden provocar la muerte por hipotermia.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Safety and health training manual for the commercial fishing industry in Thailand*. ILO Tripartite Action to Protect Migrant Workers within and from the Greater Mekong Subregion from Labour Exploitation (GMS TRIANGLE project) y Oficina Regional de la OIT para Asia y el Pacífico, 2014 (http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---asia/---ro-bangkok/documents/publication/wcms_329102.pdf).

Exposición al sol. El cáncer de los labios y el cáncer de la piel son probablemente consecuencia de una exposición excesiva al sol, y los ojos son dañados por el intenso deslumbramiento provocado por el reflejo del sol. Al tener que trabajar en la cubierta de las embarcaciones durante largos periodos bajo el sol, la tripulación está sometida a una exposición excesiva a las radiaciones ultravioletas (UV).

Mal tiempo y pronósticos meteorológicos. Los vendavales, las grandes tormentas y la niebla espesa son causas importantes de accidente para las embarcaciones pequeñas, que a menudo terminan por hundirse, zozobrar, vararse, perder el rumbo o entrar en colisión. Es, pues, importante disponer de buenos sistemas de pronóstico meteorológico.

Condiciones deficientes y embarcaciones no aptas para navegar. El mejor equipo de seguridad es el propio buque, y una embarcación bien diseñada y ordenada es un lugar de trabajo más sano y más seguro¹¹¹. Las características de seguridad del buque están relacionadas con su diseño, construcción, integridad de estanqueidad y estabilidad y con el estado de la maquinaria¹¹².

En Tailandia, debido principalmente a la disminución de las poblaciones ícticas, es frecuente que las embarcaciones de pesca de pequeñas dimensiones tengan que hacer travesías cada vez más prolongadas y alejadas de la costa. Ahora bien, se trata de barcos demasiado pequeños, que casi siempre se han construido para la pesca artesanal y cotidiana, y que carecen del equipo básico de seguridad. En consecuencia, la seguridad de sus tripulaciones se ha venido deteriorando de forma sostenida.

Zozobra. Entre las causas de la zozobra de una embarcación se incluyen la estabilidad insuficiente en mal tiempo, a la que suelen sumarse otros factores, como, por ejemplo, el exceso de carga. Es frecuente que estas embarcaciones zozobren o se hundan antes de que los miembros de la tripulación consigan utilizar los equipos de supervivencia que llevan a bordo.

Pérdida de potencia a bordo. Muchas embarcaciones de pesca pequeñas son propulsadas por motores fueraborda y no llevan ni motor de recambio ni vela de emergencia. La pérdida de potencia puede ocurrir incluso en buques pesqueros de mayores dimensiones.

Incendio a bordo, e inhalación de humo. Los extinguidores de incendios deberían formar parte del equipo de seguridad y ser verificados periódicamente por una persona competente ajena a la embarcación a fin de comprobar si funcionan correctamente. La intoxicación mortal suele originarse en la inhalación de vapores tóxicos generados por los incendios a bordo.

Carencia de equipo de navegación. Esta deficiencia agrava el riesgo de que las embarcaciones pierdan rumbo y sobre todo de que se alejen mar adentro, o que se acerquen peligrosamente a formaciones rocosas, arrecifes o la costa, y aumenta también el riesgo de colisión con otras embarcaciones. Se recomienda llevar siempre a bordo un dispositivo de ecosondas, de probada eficacia en la navegación y también en el buen desarrollo de las operaciones de pesca.

En este mismo sentido, durante la noche las embarcaciones pequeñas deberían ser visibles en el radar de los buques de grandes dimensiones, para evitar abordajes. Los haces de radar emitidos por el buque más grande deben reflejarse sobre la embarcación pequeña. Dado que las embarcaciones de plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) o de madera no reflejan bien los haces de radar, la embarcación pequeña necesita un reflector de radar especial. En diferentes manuales pueden encontrarse orientaciones para fabricar con facilidad un radar reflector¹¹³.

Equipos de comunicación poco eficientes. La falta de contacto por radio impide la aplicación eficaz de las medidas de búsqueda y rescate. Muchas embarcaciones de pesca se sirven de transceptores CB para comunicarse con otros buques y con tierra. Utilizados en muchos países, los equipos de radio

111 *Fishermen and safety: A guide to safe working practices for fishermen.* Marine Safety Agency, Reino Unido, 1996.

112 Agnar Erlingsson: *Safety of small fishing vessels in India, Maldives, Sri Lanka and Thailand.* FAO & BOBP-IGO, octubre de 2005. Documento presentado a la conferencia IFISH-3, 1-7 de febrero de 2006, Mahabalipuram (Chennai, India).

113 *A safety guide for small offshore fishing boats.* Bay of Benegal Programme, publicación BOBP/MAG/16, 1993, pág. 24, en la que se describe la forma de fabricar un radar reflector (<http://www.fao.org/3/AD533E/AD533E00.htm>).

de banda ciudadana (CB, por su acrónimo inglés) son sistemas de comunicaciones por radio a corta distancia entre personas, que disponen de 40 canales en la banda de 27 MHz (longitud de onda de 11 metros). La banda ciudadana se distingue de los sistemas FRS (*Family Radio Service*), GMRS (*General Mobile Radio Service*), MURS (*Multi-Use Radio Service*) y de radioafición. En muchos países, la utilización de la CB no requiere licencia; además (a diferencia de la radioafición), esta banda puede ser empleada para comunicaciones de índole comercial o personal. Como otros servicios de radio bidireccional, los canales de la banda ciudadana son compartidos por muchos usuarios. Esto significa que solo una estación puede transmitir en un momento dado, y que las demás deben escuchar y esperar hasta que el canal compartido se libere. Algunos países han creado servicios de radio similares, en los que aplican diversas normas técnicas y requisitos para la expedición de licencias. Aun cuando estos servicios pueden ser conocidos con diferentes denominaciones, como el Servicio General de Radio del Canadá, a menudo utilizan frecuencias similares (de 26 a 28 MHz), y tienen usos y problemas técnicos también similares. Pese a que la obtención de una licencia puede ser un requisito, este trámite suele ser muy simple. Algunos países también permiten el funcionamiento de servicios de radio personales en la banda de frecuencia ultraalta UHF; tal es el caso de la [PMR446](#) en Europa y la [UHF CB](#) en Australia. (Véase el artículo «Banda ciudadana» en *Wikipedia* (https://es.wikipedia.org/wiki/Banda_ciudadana)).

Accidentes y lesiones en la pesca, tanto mortales como no mortales

► Empleos o lugares de trabajo en que existe un mayor riesgo de sufrir lesiones

Trabajos o tareas	Accidentes o lesiones a bordo	Lesiones en tierra
Largar y recoger las redes de arrastre, redes de cerco y otras artes de pesca	Atrapamiento en artes de pesca, maquinillas y chigres, o cables y cabos, lesiones de aplastamiento, caídas por la borda	
Enganche y desenganche de las puertas de arrastre	Lesiones de aplastamiento, caídas por la borda	
Sangrado y destripado de las capturas	Cortes con cuchillos o máquinas, trastornos musculoesqueléticos	Cuts from knives or machines, musculoskeletal disorders
Pesca con palangres de fondo y líneas de mano	Heridas con anzuelos, atrapamiento por una línea	
Cargas pesadas	Trastornos musculoesqueléticos	Musculoskeletal disorders
Fileteado	Cortes, amputaciones con cuchillos o máquinas, trastornos musculoesqueléticos	Cortes, amputaciones con cuchillos o máquinas, trastornos musculoesqueléticos
Recorte de filetes	Cortes con cuchillos, trastornos musculoesqueléticos. Las lesiones provocadas por cuchillos, que a veces pueden terminar con la pérdida de dedos, son comunes cuando se trabaja manualmente descabezando, destripando, pelando o fileteando el pescado a bordo.	Cortes con cuchillos, trastornos musculoesqueléticos
Trabajo en espacios cerrados, carga y descarga a tierra	Intoxicación, asfixia	Intoxicación, asfixia

Fuente: Rafnsson, V. «Efectos sobre la salud y pautas patológicas», en OIT: Enciclopedia de Salud y Seguridad en el Trabajo, Ginebra, tercera edición, vol. III, pág. 66.17.

► Anexo VII: Cómo encontrar aliados y entidades que comparten nuestros intereses con respecto al trabajo en la pesca

Desarrollo de nuevas alianzas y asociaciones para fortalecer la inspección de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de las embarcaciones. Véase el ejercicio de formación 3.6.

Desarrollar y fortalecer los organismos de inspección, y ampliar sus servicios, son aspectos esenciales para impulsar los esfuerzos por mejorar las condiciones de trabajo en la pesca. Sin embargo, el nivel limitado de los recursos de que disponen las autoridades competentes en el sector de la pesca implica que sus servicios de inspección lograrán ser más eficaces únicamente si estas autoridades forjan alianzas o asociaciones con un colectivo más amplio de organizaciones. Ahora bien, es posible que algunos de estos asociados, como los grupos que promueven los derechos humanos en general, así como los derechos de las minorías, de las mujeres y de los niños en particular, y los activistas sociales, estén poco habituados a tratar con las autoridades competentes y sus inspectores. En estas nuevas alianzas podrían participar los siguientes interlocutores potenciales.

- **Los medios de comunicación** pueden desempeñar un papel fundamental en la promoción y defensa de los principios y valores sociales y laborales, contribuyendo a construir y consolidar una cultura de respeto de los principios y derechos en el trabajo. Establecer una alianza estratégica con los medios de comunicación puede ofrecer oportunidades para organizar campañas de sensibilización sobre los derechos de los trabajadores y generar una imagen positiva de los servicios estatales de inspección como herramienta para el desarrollo económico y social.
- Las **redes y servicios de tecnología de la información y la informática**. Los teléfonos celulares, internet y otros avances de la tecnología de la comunicación han abierto nuevas oportunidades para desarrollar los servicios de inspección y difundir su acción. Estas oportunidades podrían extenderse o servir para fortalecer la inspección de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros y las cuestiones laborales conexas, como, por ejemplo, crear un servicio de asistencia telefónica para las víctimas que deseen denunciar a los propietarios de buques pesqueros o los capitanes o patrones que no cumplen las normas vigentes.
- Los **especialistas de los ministerios** de Pesca y Agricultura suelen ser más numerosos que los inspectores del trabajo, disponen de una mayor movilidad y mantienen una presencia activa en la pesca, a menudo en las embarcaciones mismas. Estos especialistas tratan directamente con los pescadores y los capitanes o patrones, e incluso con los propietarios, y tienen atribuciones para inspeccionar los pesqueros (exceptuando, generalmente, las condiciones de trabajo y de vida). Por lo tanto, podrían ayudar a los servicios de inspección, actuando como portadores primordiales de información y mensajes preventivos sobre las cuestiones laborales, si bien hay que tener presente que carecen de la capacitación y la información relativas a la seguridad y salud en el trabajo pesquero. Los inspectores deberían comunicar toda sospecha de infracción de la legislación laboral a la autoridad competente, la que a partir de ese momento se encargará de llevar adelante la investigación.
- Las **organizaciones de pescadores productores** que incluyen a los jóvenes pescadores pueden establecer una interacción constructiva con los servicios de inspección y su personal. Por ejemplo, estos servicios pueden invitar a las asociaciones nacionales a que presten apoyo a determinadas campañas sobre cuestiones laborales que interesan a sus miembros, y los pescadores jóvenes pueden ser alentados a organizar actividades sobre temas relacionados con la seguridad y salud. Las competencias en torno al tema «eficiencia con seguridad» pueden valorarse no solo con relación a los resultados prácticos en el marco de alguna tarea cotidiana, sino también con respecto a las condiciones de seguridad en que se ha efectuado dicha tarea.

- ▶ Hay muchas **cooperativas de pescadores** con las que los inspectores podrían interactuar y colaborar en todos los niveles (de base, de federación y de confederación), según modalidades como las siguientes:
 - ▶ Auditorías de las cooperativas, para verificar la aplicación de los derechos laborales y las normas sobre seguridad y salud en el trabajo, y las condiciones de trabajo, tanto de sus propios trabajadores como del personal de los productores que forman parte de las cadenas de suministro de las cooperativas.
 - ▶ La participación en seminarios de capacitación cooperativa y redes de formación y divulgación, al objeto de proporcionar información e impartir formación a los trabajadores y comunidades rurales sobre la protección de los trabajadores, la seguridad y salud en el trabajo y la inspección del trabajo.
 - ▶ La colaboración con las cooperativas en sus actividades de extensión en la comunidad, conjuntamente con habitantes y grupos locales, en la perspectiva de hacer conciencia sobre los derechos laborales, las normas de seguridad y salud en el trabajo y la función de los servicios de inspección laboral.
 - ▶ Las cooperativas pueden incorporar a sus campañas la promoción de los derechos laborales y las normas sobre seguridad y salud en el trabajo, por ejemplo, en las campañas nacionales o internacionales de erradicación de la pobreza, las iniciativas de formación y los esfuerzos por eliminar el trabajo infantil¹¹⁴.
- ▶ **Las empresas multinacionales**, también denominadas «corporaciones transnacionales», pueden ejercer una enorme influencia sobre las prácticas laborales en el marco de sus propias operaciones, así como en las empresas que forman parte de sus cadenas de suministro. Muchas empresas multinacionales impulsan hoy iniciativas de responsabilidad social, y se comprometen a mejorar y fortalecer los componentes sociales, económicos y ambientales de su actividad de negocios, con inclusión de la aplicación de las normas laborales y de seguridad y salud en el trabajo. Asimismo, algunas empresas reclaman el cumplimiento de dichas normas a sus proveedores.
- ▶ **Iniciativas privadas de cumplimiento de la legislación y servicios de inspección del trabajo.** Según lo planteado en la *Reunión de expertos sobre la inspección del trabajo y la función de las iniciativas privadas de cumplimiento de la legislación*, organizada por la OIT en 2013:
 - ▶ Estas iniciativas privadas, por su propia naturaleza, se definen como mecanismos voluntarios privados para controlar la aplicación de las normas vigentes del ámbito público (leyes o reglamentos) o privado (códigos de conducta, etc.). Así, son de muy diversos tipos, como las iniciativas de autoevaluación (sistemas de gestión), auditoría (interna y externa), certificación y etiquetado e informes públicos.
 - ▶ Además, las normas de la OIT definen la inspección del trabajo como una función pública. En ellas se reconoce la existencia de instituciones privadas que desempeñan actividades similares, y se pide a las autoridades competentes que promuevan una cooperación efectiva con esas instituciones¹¹⁵.

114 OIT: *Cooperating out of Child Labour: Harnessing the untapped potential of cooperatives and the cooperative movement to eliminate child labour*. Programa de Cooperativas de la OIT, Programa I, International Cooperative Alliance (Ginebra, 2009).

115 OIT: *La inspección del trabajo y la función de las iniciativas privadas de cumplimiento de la legislación: situación y tendencias: Informe para la Reunión de expertos sobre la inspección del trabajo y la función de las iniciativas privadas de cumplimiento de la legislación*. Documento MEPCI/2013, Ginebra 10-12 de diciembre de 2013 (https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---lab_admin/documents/meetingdocument/wcms_230803.pdf).

- **Los regímenes o los organismos de seguro de responsabilidad en caso de accidente** también pueden ofrecer a los servicios de inspección diversas oportunidades para la colaboración y la cooperación. En un cierto país, por ejemplo, los empleadores y los trabajadores están representados de forma equitativa en los órganos ejecutivos y representativos de las entidades del seguro de accidentes (asociaciones de seguro y responsabilidad civil de los empleadores). De esta manera, tienen la posibilidad de ejercer una influencia constante en las políticas y los modos de operación de las entidades de seguro de accidentes¹¹⁶.
- Trabajo con **fabricantes, diseñadores y proveedores**. Tal como ocurre en la agricultura, la utilización de equipos inseguros y sustancias peligrosas es una causa importante de las lesiones o los problemas de salud en la pesca, ya se trate, por ejemplo, de utensilios manuales, remolques agrícolas, cobertizos o plaguicidas. Por lo tanto, los inspectores pueden invertir constructivamente tiempo y recursos a fin de asegurar que las empresas integradas en la cadena de suministro de la pesca cumplen con sus obligaciones legales y que los problemas relativos a la deficiencia de los equipos y el manejo de sustancias nocivas se resuelvan en la fuente.
- Muchas **organizaciones y agrupaciones religiosas y de iglesia** prestan asistencia a los pescadores y la población rural en todo el mundo, ocupándose especialmente de los pescadores y los pequeños agricultores, y sus comunidades respectivas. En muchos puertos hay misiones ecuménicas dedicadas a la gente de mar o a los pescadores. Estas misiones pueden proporcionar una gran diversidad de prestaciones de bienestar y de apoyo en situaciones de emergencia, con inclusión de servicios recreativos, de comunicaciones y de transporte.
- Los servicios de inspección pueden cooperar con **escuelas, institutos y personal docente**, incluidos los institutos técnicos y los centros de capacitación, con el fin de aportar información fácilmente comprensible a los educandos sobre el mundo del trabajo, los derechos de los trabajadores y la inspección del trabajo. Por ejemplo, en Níger, los inspectores del trabajo tienen la obligación de impartir formación en escuelas y centros de capacitación. Al velar por la seguridad y la salud en el trabajo en la empresa, los inspectores pueden contribuir indirectamente a promover y alentar el empleo de los jóvenes y los aprendizajes en condiciones de trabajo decentes, en sectores como la agricultura.
- La cooperación con las **ONG** es particularmente importante cuando la inspección del trabajo se ocupa de cuestiones sociales, tales como el trabajo infantil, la migración y los derechos humanos. Las organizaciones de la sociedad civil y los medios de comunicación han asumido funciones de vigilancia para ejercer presión sobre las empresas y lograr que estas mejoren las condiciones de trabajo, lo que a veces las lleva a colmar las lagunas sistémicas que afectan la inspección del trabajo oficial. Esas tácticas han sido más exitosas en el caso de las ocupaciones que forman parte de cadenas de valor internacionales, o cuando las empresas internacionales son observadas sistemáticamente por organizaciones internacionales y ONG que se ocupan de los derechos humanos. Ahora bien, las actividades laborales que no están vinculadas a cadenas mundiales de suministro o empresas internacionales continúan sufriendo las consecuencias de su falta de visibilidad y de las condiciones laborales deficientes, pese a los esfuerzos desplegados por los sindicatos y las ONG. El Colectivo Internacional de Apoyo al Pescador Artesanal (CIAPA - ICSF), por ejemplo, ha publicado la *Guía del CIAPA: Una introducción al Convenio sobre el trabajo en sector pesquero de 2007*, que está destinada específicamente a los pescadores (ICSF, 2007). El CIAPA - ICSF también ha divulgado varios artículos sobre el Convenio núm. 188 en su publicación cuatrimestral *Samudra Report*. En 2012, el XXIII Congreso Mundial del Apostolado del Mar, en su «Mensaje a la gente de mar», declaró, en particular, que iba a renovar los esfuerzos a fin de garantizar la ratificación del Convenio núm. 188 de la OIT.

116 *Labour inspection in Germany*. Comité de Altos Responsables de la Inspección de Trabajo de la UES, Bruselas, 2005.

- ▶ Cooperación con **organizaciones ecologistas**. Las operaciones de pesca, y especialmente la pesca INDNR, tienen la capacidad potencial de agotar las poblaciones ícticas y dañar otras formas de vida marina y la biodiversidad, o provocan la contaminación de los productos pesqueros destinados al consumo humano.
- ▶ Dando curso a una recomendación contenida en la Declaración y Programa de Acción de Viena (1993), muchos países han creado mecanismos nacionales de defensa de los derechos humanos a los que cada persona puede recurrir para presentar quejas con respecto a la violación de sus derechos, con inclusión de los derechos laborales. En estos países, la cooperación efectiva entre los servicios de inspección, especialmente la inspección del trabajo y las entidades nacionales de defensa de los derechos humanos, es útil y debería promoverse. El **Relator Especial de las Naciones Unidas sobre el derecho a la alimentación**, por ejemplo, refiriéndose a las investigaciones que revelaron la existencia de condiciones de trabajo deficientes, incluso comparables a la esclavitud, en muchos buques de pesca industrial que operaban ilegalmente en el litoral de países en desarrollo, declaró en 2012 que «[e]llo pone de relieve la importancia de que el Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero (Convenio núm. 188 de la OIT) reciba una ratificación rápida y amplia, y la necesidad de introducir disposiciones relativas a las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros en los acuerdos de acceso a zonas pesqueras»¹¹⁷.
- ▶ En términos generales, los servicios de inspección del trabajo en la pesca y las organizaciones que interactúan con ellos podrían complementarse entre sí. Los servicios de inspección tienen la autoridad y la obligación de sancionar las infracciones de la legislación, mientras que otros actores o partes pueden tener más contactos, conocimientos más completos y precisos sobre las dificultades a que se ven confrontados los propietarios de buques y los capitanes o patrones, y un conocimiento más completo de las infracciones a la legislación. Al mismo tiempo, los servicios de inspección y las organizaciones que pueden convertirse en sus aliados necesitan compartir principios, valores y objetivos comunes de cara a la promoción y el logro de condiciones de trabajo y de empleo decentes en la pesca.

¹¹⁷ Pesca: Informe provisional del Relator Especial del Consejo de Derechos Humanos sobre el derecho a la alimentación, Olivier De Schutter, presentado en cumplimiento de la resolución 66/158 de la Asamblea General de las Naciones Unidas. Dicho informe provisional (Promoción y protección de los derechos humanos: cuestiones de derechos humanos, incluidos otros medios de mejorar el goce efectivo de los derechos humanos y las libertades fundamentales, documento A/67/268, de 8 de agosto de 2012) fue transmitido por el Secretario General a la Asamblea General en su sexagésimo séptimo periodo de sesiones, en el que fue inscrito como Tema 70 b) del programa provisional.

Materiales de formación de la OIT sobre la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros

Los pescadores tienen derecho a un trabajo decente. Sin embargo, quienes se embarcan a bordo de buques pesqueros suelen experimentar condiciones excepcionales y peligrosas. Confrontados a un entorno marítimo que cambia constantemente, los pescadores viven y trabajan a bordo de sus embarcaciones, a veces durante largos períodos y a grandes distancias de la costa, y efectúan operaciones y maniobras de pesca que requieren especial esmero y atención. Teniendo esto en cuenta, la OIT adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), que, reconociendo las características especiales de la pesca comercial, tiene por objetivo garantizar que los pescadores disfruten de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a los requisitos mínimos sobre trabajo a bordo, condiciones de empleo, alojamiento y alimentación, protección de la seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social.

Ahora bien, para asegurar efectos significativos y eficaces, estas condiciones de trabajo deben ser objeto de seguimiento, y los derechos de los pescadores deben ser respetados. Por consiguiente, la OIT impulsó la celebración de reuniones de expertos en representación de los gobiernos, los propietarios de buques pesqueros y las organizaciones de pescadores, que culminaron con la adopción de las Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros y las *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)*.

Los materiales de formación presentados en este documento se basan en las dos Pautas, así como en la experiencia de los Estados Miembros de la OIT y las enseñanzas extraídas de los proyectos relativos a la aplicación del Convenio núm. 188 y otros trabajos conexos. Su objetivo es ayudar a los directores y administradores y a los inspectores de las autoridades competentes que se encargan de regular e inspeccionar las condiciones laborales a bordo de los buques pesqueros comerciales y hacer cumplir las normas para el trabajo en la pesca. Los materiales pueden utilizarse en la capacitación de los funcionarios que están creando o mejorando servicios de inspección integrales y coordinados para los pescadores.

ISBN 978-92-2-036134-4



9 789220 361344