



Oficina
Internacional
del Trabajo
Ginebra



Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)

Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto



**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)**

**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)**

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 pubdroit@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.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

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, Oficina Internacional del Trabajo, 2011

ISBN 978-92-2-325357-8 (print)

ISBN 978-92-2-325358-5 (web pdf)

buque pesquero / industria pesquera / seguridad / condiciones de trabajo / seguridad en el trabajo / salud en el trabajo / inspección del trabajo / Convenio de la OIT / aplicación
07.04.2

Publicado también en francés: *Directives pour les agents chargés du contrôle par l'Etat du port effectuant des inspections en application de la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007* (ISBN 978-92-2-225357-9), Ginebra, 2011; y en inglés: *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)* (ISBN 978-92-2-125357-0), Ginebra, 2011.

Datos de catalogación de la OIT

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.

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

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

Prefacio

El objetivo de la Organización Internacional del Trabajo es promover el trabajo decente para todos los trabajadores en todo tipo de actividades profesionales. A este respecto, la pesca, o la industria pesquera, es uno de los sectores que más desafíos plantea, ya que el trabajo a bordo de buques pesqueros tiene muchas características que lo distinguen de otros tipos de trabajo y medios de subsistencia.

La captura de recursos marinos vivos tiene lugar en el entorno marino, a menudo peligroso. La tasa de accidentes y de sucesos que se saldan con víctimas mortales puede ser muy elevada. De hecho, en muchos países, la pesca es la ocupación más peligrosa. En caso de accidente o enfermedad, un pescador puede estar lejos de toda atención médica profesional, y debe confiar en sus compañeros de la tripulación para que cuiden de él hasta que sea llevado a tierra.

Es evidente que el trabajo en el sector pesquero requiere una consideración especial. Sin embargo, en muchos países, los pescadores parecen estar al margen, al menos en parte, del sistema legislativo y reglamentario y de otras medidas que brindan protección a otros trabajadores. Con frecuencia, la supervisión y el control del cumplimiento de la legislación a bordo de buques pesqueros plantean dificultades, ya que los buques, debido a la naturaleza del trabajo realizado a bordo de los mismos, suelen encontrarse en el mar, por lo que normalmente no están disponibles para una inspección. Diversos aspectos de las condiciones de vida y de trabajo también pueden estar bajo la jurisdicción de diferentes ministerios y organismos gubernamentales, lo que puede plantear otros problemas en lo que respecta al control del cumplimiento.

Estos desafíos pueden conducir a un déficit de trabajo decente. En consonancia con su objetivo de proporcionar trabajo decente para todos, la OIT se propone hacer frente a este déficit.

Pautas para el control por el Estado del puerto

En junio de 2007, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), que lo acompaña. Estas nuevas normas internacionales del trabajo fueron adoptadas por una abrumadora mayoría.

En el Convenio núm. 188 y en la Recomendación núm. 199 se abordan una amplia gama de cuestiones que son esenciales para asegurar el trabajo decente a bordo de buques pesqueros, entre las que se cuentan disposiciones sobre la edad mínima, el certificado/examen médico, los alimentos y el alojamiento a bordo, el acuerdo de trabajo del pescador y las horas de descanso. Además, estos instrumentos hacen referencia a cuestiones como la seguridad y la salud en el trabajo, la repatriación, la contratación y colocación de los pescadores, la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros en caso de enfermedad, lesión o muerte, y la seguridad social. También existen disposiciones específicas relativas a las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones y pescadores.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, contiene disposiciones específicas relativas al cumplimiento y el control de la aplicación. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros, o aquéllos que realizan viajes prolongados, tienen la obligación de llevar a bordo un documento en el que conste que ha sido inspeccionado por la autoridad competente, con el fin de asegurar el cumplimiento de las condiciones de vida y de trabajo establecidas en el Convenio. Dichas inspecciones deben tener lugar cada cinco años. En relación con los buques más pequeños o aquéllos que realizan viajes más cortos, existe una mayor flexibilidad con respecto a cuándo y cómo deberían realizarse dichas inspecciones, y no existe un requisito específico de llevar a bordo dicha documentación.

El Convenio prevé el control, no sólo 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 de los buques pesqueros que llegan a sus puertos. Si las condiciones a bordo suponen un peligro para la seguridad y la salud de la tripulación, el buque puede ser inmovilizado hasta que se hayan rectificado dichas deficiencias. Este tipo de disposición, que se ha utilizado durante muchos años en el sector del transporte marítimo, es un fuerte incentivo para que los propietarios de buques pesqueros proporcionen unas condiciones de trabajo decentes a los pescadores que trabajan a bordo de dichos buques.

Cuando la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio núm. 188 y la Recomendación núm. 199, también adoptó la Resolución relativa al control por el Estado del puerto. En ésta se señalaba que la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del puerto de conformidad con las disposiciones pertinentes del Convenio contribuiría a la aplicación efectiva del Convenio. Se indicaba asimismo que, dada la naturaleza global de la industria pesquera, era importante que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto recibieran pautas adecuadas para ejercer sus funciones. Ulteriormente, la Conferencia solicitó a la OIT que convocara una reunión tripartita de expertos del sector pesquero con miras a elaborar unas pautas adecuadas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto relativas a las disposiciones pertinentes del Convenio.

La Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para el control por el Estado rector del puerto de la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), se celebró en Ginebra, del 15 al 19 de febrero de 2010. Asistieron a la reunión seis expertos gubernamentales (Brasil, Japón, Namibia, Noruega, Nueva Zelandia y Federación de Rusia), seis expertos empleadores y seis expertos trabajadores, así como observadores de otros 18 gobiernos, y una serie de organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

Pautas para el control por el Estado del puerto

La reunión de la OIT fue financiada mediante el Acuerdo de Cooperación entre Noruega y la OIT, un proyecto encaminado a mejorar la inspección del trabajo. La OIT está sumamente agradecida a Noruega por ese generoso y oportuno apoyo.

Por supuesto, cada país o región puede tener sus propias prácticas en lo tocante al control por el Estado del puerto de los buques pesqueros. Las pautas para el control por el Estado del puerto contenidas en esta publicación tienen por objeto adaptarse lo máximo posible a dichas prácticas y, en muchos países, también pueden estimular la toma de medidas para establecer un régimen de inspección más eficaz. Las autoridades competentes de cada país tal vez consideren oportuno adaptar las pautas a sus prácticas actuales. Se espera que las pautas permitan lograr al mismo tiempo su objetivo principal, a saber, la uniformidad en todo el mundo con respecto al control efectivo por el Estado del puerto con miras a asegurar el cumplimiento de los requisitos del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007. Si se logra este objetivo, los pescadores podrán gozar de unas condiciones de trabajo decentes, no sólo en la legislación, sino también en la práctica. Esto no sólo ayudará a los pescadores propiamente dichos, sino también a los propietarios de buques pesqueros, ya que les permitirá conservar a los pescadores existentes y atraer a la siguiente generación de pescadores de los cuales depende el futuro del sector.

Alette van Leur
Directora del Departamento
de Actividades Sectoriales de la OIT

Lista de participantes

La reunión contó con la participación de dieciocho expertos, de los cuales seis fueron designados previa consulta con los gobiernos, seis designados previa consulta con el Grupo de los Empleadores y seis designados previa consulta con el Grupo de los Trabajadores del Consejo de Administración.

Presidente

Capitán Nigel Campbell, Sudáfrica

Expertos designados por los gobiernos

Sra. Vera Lucia Ribeiro de Albuquerque, coordinador nacional, Port and Maritime Labour Inspection, Ministry of Labour and Employment – Secretary of Labour Inspection, Río de Janeiro (Brasil)

Consejeros técnicos

Sr. José Roberto Paulon Silva, oficial de marina, Diretoria de Portos e Costas, Marinha do Brasil, Río de Janeiro (Brasil)

Sr. Roberto Miranda, Labour Inspection, João Pessoa (Brasil)

Sr. Makoto Yamashita, director adjunto, Policy Planning Division, Fisheries Agency of Japanese Government, Tokio (Japón)

Consejeros técnicos

Sr. Tomihiko Kayashima, Policy Planning Division, Fisheries Agency, Ministry of Agriculture, Forestry and Fishery, Tokio (Japón)

Sr. Seiichi Tajima, secretario primero, Permanent Mission of Japan, Ginebra (Suiza)

Pautas para el control por el Estado del puerto

Sr. Bro-Matthew Shingudja, Office of Labour Commissioner, Windhoek (Namibia)

Sr. Ian Clarke, inspector, Maritime New Zealand, Mount Maunganui (Nueva Zelanda)

Sr. Haakon Storhaug, consejero principal, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund (Noruega)

Consejero técnico

Sr. Gudolv Åkerøy, Norwegian Maritime Directorate, Haugesund (Noruega)

Sr. Valeriy Chiklinenkov, director adjunto, Department on Fleets, Ports and Monitoring, Federal Agency for Fisheries, Moscú (Federación de Rusia)

Consejero técnico

Sr. Stepan Y. Kuzmenkov, secretario primero, Permanent Mission of the Russian Federation, Ginebra (Suiza)

Expertos designados por los empleadores

Sr. Octavio Carvajal-Bustamente, presidente de la Comisión de Trabajo, Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (CONCAMIN), México D.F. (México)

Sr. Fridrik Fridriksson, abogado, Federation of Icelandic Fishing Vessel Owners, Reykiavik (Islandia)

Sr. Paul Mackay, Employment Relations Policy, Business New Zealand, Wellington (Nueva Zelanda)

Sr. Tatsuo Ono, Japan Tuna Fisheries Co-operative Association, Tokio (Japón)

Lista de participantes

Sr. Babulal B. Todi, ex presidente, All India Manufacturer's Organization, Mumbai (India)

Sr. Ment van der Zwan, consejero principal, Pelagic Freezer-trawler Association (PFA), Ab Ijmuiden (Países Bajos)

Expertos designados por los trabajadores

Sr. Johnny Hansen, Norwegian Seamen's Union (NSU), Oslo (Noruega)

Sr. Hideo Kon, director de la sección Pesca, All-Japan Seamen's Union, Tokio (Japón)

Sr. Rubén Alejandro Moreira, secretario, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires (Argentina)

Sr. Harinony Lucien Razafindraibe, secretario general, Syndicat général maritime de Madagascar, Antananarivo (Madagascar)

Sr. Enrique Omar Suárez, secretario general, Sindicato de Obreros Marítimos Unidos (SOMU), Buenos Aires (Argentina)

Sr. Juan Manuel Trujillo Castillo, secretario de organización y pesca, Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (CC.OO), Madrid (España)

Representantes de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y de otras organizaciones internacionales oficiales

Unión Europea, Comisión Europea, Bruselas: Sr. Francisco Jesús Álvarez Hidalgo, Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades (DG EMPL), Luxemburgo; Sr. Nicolás María Breczewski Jaworski, administrador, Dirección General de Empleo, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades (DG EMPL), Bruselas; Sr. Giorgio Gallizioli, consejero, Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE), Bruselas

Pautas para el control por el Estado del puerto

*Representantes de organizaciones internacionales
no gubernamentales*

Colectivo Internacional de Apoyo a los Pescadores Artesanales:
Sr. Sebastian Mathew, consejero, Chennai (India)

Comisión Internacional para el Bienestar de la Gente de Mar:
Dr. Suresh Idnani, presidente, Goa (India)

Confederación Sindical Internacional: Sra. Esther Busser, directora
adjunta, Ginebra (Suiza)

European Transport Workers' Federation: Sr. Philippe Alfonso, secre-
tario de políticas, Fisheries, Maritime Transport Ports – Fisheries,
Bruselas (Bélgica)

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte: Sr. Jon
Whitlow, secretario, Seafarers, Fisheries & Inland Navigation,
Londres (Reino Unido); Sr. Rossen Karavatchev, ayudante de
sección, Fisheries Section, Londres (Reino Unido)

International Christian Maritime Association (ICMA): Sr. Domingo
González Joyanes, técnico, Madrid (España)

Organización Internacional de Empleadores: Sr. Jean Dejardin, conse-
jero, Ginebra (Suiza)

Índice

Prefacio	V
Lista de participantes	IX
1. Introducción	1
1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas	1
1.2. Aspectos generales del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)	2
1.2.1. Objetivo del Convenio	2
1.2.2. Estructura del Convenio	2
1.2.3. Conceptos fundamentales del Convenio	4
1.2.4. Cumplimiento y control de la aplicación	10
1.3. Definiciones	11
2. Disposiciones relativas al control por el Estado del puerto contenidas en el Convenio núm. 188 y la Recomendación núm. 199	17
2.1. Aspectos generales de las responsabilidades de control que incumben al Estado del puerto con arreglo al Convenio núm. 188	17
2.2. Disposiciones relativas al control por el Estado del puerto contenidas en la Recomendación núm. 199	18
2.3. «Funcionarios habilitados» para realizar el control por el Estado del puerto	19

Pautas para el control por el Estado del puerto

2.3.1.	Perfil profesional de los funcionarios habilitados con arreglo al Convenio núm. 188 ...	19
2.3.2.	Cualificaciones de los funcionarios habilitados	20
3.	Realización de las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del Convenio núm. 188	21
3.1.	Finalidad de las inspecciones de control por el Estado del puerto	21
3.2.	Orientaciones generales	21
3.3.	Realización de una inspección de control por el Estado del puerto en el marco del Convenio núm. 188	22
3.3.1.	Procedimientos para llevar a cabo una inspección cuando se han obtenido pruebas o se ha presentado una queja de que un buque pesquero no se ajusta a las disposiciones del Convenio núm. 188	22
3.3.2.	Consideración de las exclusiones, exenciones y equivalencias sustanciales concedidas por el Estado del pabellón	24
3.3.3.	Otras orientaciones con respecto a la investigación de las quejas	26
3.4.	Procedimientos de inspección de los buques pesqueros para verificar si cumplen los requisitos del Convenio núm. 188 en materia de condiciones de vida y de trabajo	26
4.	Inspecciones de control por el Estado del puerto basadas en las pruebas obtenidas o en una queja válida	29
4.1.	Nota general	29
4.2.	Requisitos básicos, fuentes características de información y ejemplos de faltas de conformidad	30

5. Medidas que podrán adoptar los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren faltas de conformidad con respecto al Convenio núm. 188	61
5.1. Procedimientos relativos a las faltas de conformidad ...	61
5.2. Ejemplos de circunstancias que pueden requerir más investigación y la posible inmovilización del buque pesquero	62
5.3. Evitar toda demora o inmovilización de un buque sin motivo razonable	66
5.4. Cooperación del buque pesquero extranjero	66
Anexo A. Contenido de un «documento válido» (artículo 41)	69
Anexo B. Datos que deben figurar en todo acuerdo de trabajo del pescador, de conformidad con el anexo II del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)	71
Anexo C. Cuadro de requisitos para los buques pesqueros, de conformidad con el anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros) del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)	73

1. Introducción

1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas

De conformidad con lo dispuesto en la resolución relativa al control por el Estado del puerto adoptada en la 96.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, se han elaborado las siguientes pautas a fin de:

- ayudar a las administraciones del Estado del puerto a cumplir efectivamente sus responsabilidades en virtud del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), y
- promover la armonización en la puesta en práctica de las disposiciones del Convenio relativas a las responsabilidades del Estado del puerto.

Las pautas tienen por finalidad proporcionar información práctica y orientaciones complementarias a las administraciones del Estado del puerto que puedan adaptarse en función de las prácticas y políticas nacionales y otras disposiciones internacionales aplicables en vigor que rigen las inspecciones por el Estado del puerto de los buques de pesca.

Estas pautas deberían considerarse como un complemento de las medidas adoptadas en el ámbito nacional por las administraciones del Estado del pabellón en sus respectivos países y en el extranjero. Tienen por finalidad proporcionar asistencia a las administraciones del Estado del puerto con miras a asegurar el cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio núm. 188.

Pautas para el control por el Estado del puerto

1.2. Aspectos generales del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)

1.2.1. Objetivo del Convenio

El objetivo del Convenio, según lo dispuesto en su preámbulo, consiste en «garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social».

1.2.2. Estructura del Convenio

El Convenio núm. 188 consta de un preámbulo, 54 artículos y tres anexos. Los artículos se dividen en nueve partes:

- Parte I – Definiciones y ámbito de aplicación
 - Definiciones
 - Ámbito de aplicación
- Parte II – Principios generales
 - Aplicación
 - Autoridad competente y coordinación
 - Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores
- Parte III – Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros
 - Edad mínima
 - Examen médico

- Parte IV – Condiciones de servicio
 - Dotación y horas de descanso
 - Lista de tripulantes
 - Acuerdo de trabajo del pescador
 - Repatriación
 - Contratación y colocación
 - Agencias de empleo privadas
 - Remuneración de los pescadores
 - Parte V – Alojamiento y alimentación
 - Parte VI – Atención médica, protección de la salud y seguridad social
 - Atención médica
 - Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales
 - Seguridad social
 - Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo
 - Parte VII – Cumplimiento y control de la aplicación
 - Parte VIII – Enmiendas a los anexos I, II y III
 - Parte IX – Disposiciones finales
- Los tres anexos se refieren a los siguientes temas:
- Anexo I – Equivalencia de medidas
 - Anexo II – Acuerdo de trabajo del pescador
 - Anexo III – Alojamiento a bordo de buques pesqueros

Pautas para el control por el Estado del puerto

La Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), que no tiene fuerza vinculante, consta de cinco partes:

- Parte I – Condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros
- Parte II – Condiciones de servicio
- Parte III – Alojamiento
- Parte IV – Protección de la salud, atención médica y seguridad social
- Parte V – Otras disposiciones

1.2.3. Conceptos fundamentales del Convenio

El objetivo de esta sección es proporcionar a los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto información y orientaciones sobre los conceptos fundamentales del Convenio núm. 188. Sin embargo, incumbe a la autoridad competente del Estado del pabellón tomar las determinaciones que estime oportunas tras la celebración de consultas, como las exclusiones, exenciones y equivalencias sustanciales, así como facilitar al funcionario encargado del control por el Estado del puerto documentación relativa a dichas determinaciones.

1.2.3.1. Alcance

En los párrafos 1 y 2 del artículo 2 se prevé que¹:

1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.
2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.

¹ Véase también las definiciones en la sección 1.3 más adelante.

El Convenio establece requisitos aplicables a todos los buques pesqueros. Además, establece requisitos más estrictos para ciertas embarcaciones (generalmente de más de 24 metros de eslora, pero, en algunos casos, también para otros buques). Todo Estado, previa celebración de consultas, puede hacer extensivos, total o parcialmente, los requisitos más estrictos a las embarcaciones más pequeñas².

1.2.3.2. Aplicación

En el artículo 6 se dispone que todo Estado que ratifique el Convenio «deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales».

1.2.3.3. Consulta

La palabra «consulta» se utiliza en todo el texto del Convenio. Se define de manera específica en el apartado c) del artículo 1, que dice lo siguiente: «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

² Por ejemplo, en el apartado c) del artículo 29 se dispone que el equipo y los suministros médicos llevados a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores calificados o con formación en materia de primeros auxilios u otras formas de atención médica. Este requisito se aplicaría a todas las embarcaciones. En el apartado c) del artículo 30 se establece que los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberían 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*. Todo Estado del pabellón, previa celebración de consultas, puede exigir que incluso los buques de menos de 24 metros de eslora lleven a bordo una guía de ese tipo.

Pautas para el control por el Estado del puerto

organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan». La palabra «consulta» se utiliza con el mismo significado en las presentes Pautas.

1.2.3.4. Requisitos menos estrictos para las embarcaciones más pequeñas (menos de 24 metros de eslora) o para las que permanecen en el mar durante períodos más cortos

El Convenio contiene requisitos aplicables a todos los buques y requisitos más estrictos para ciertos buques (generalmente los de eslora igual o superior a 24 metros, pero también para los buques que permanecen en el mar por períodos largos). Por ejemplo, en el Convenio se dispone, en términos generales, que en los buques todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada, y que la autoridad competente establecerá la altura libre mínima para los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados. Sin embargo, en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros³, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que haya que circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros, con algunas posibles excepciones en las que la altura no deberá ser inferior a 190 centímetros.

1.2.3.5. Exclusiones, excepciones y equivalencias sustanciales

1.2.3.5.1. Exclusiones en virtud del artículo 3

En el artículo 3 del Convenio se prevé, entre otras cosas, que:

1. Cuando la aplicación del Convenio plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, todo Miembro podrá, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:

³ Como se señala en la sección 1.2.3.6, todo Estado también puede decidir utilizar el criterio de un arqueo bruto de 300, en lugar de 24 metros de eslora, como base para determinar cuándo aplicar los requisitos más estrictos.

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

1.2.3.5.2. *Aplicación progresiva de ciertas disposiciones del Convenio de conformidad con el artículo 4*

En el artículo 4 del Convenio se dispone que «cuando 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 específicas enumeradas en dicho artículo. En el artículo 4 también se prevé que el recurso a la «aplicación progresiva» no rige para los buques pesqueros que están sujetos, entre otras cosas, al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del Convenio, salvo cuando estos buques hacen escala en un puerto del Estado del puerto en una situación de fuerza mayor⁴.

⁴ Por ejemplo, situaciones de peligro.

Pautas para el control por el Estado del puerto

1.2.3.5.3. Utilización del concepto de equivalencia sustancial⁵ en los artículos 14 y 28

En el párrafo 3 del artículo 14 se prevé que:

3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

En el artículo 28 del Convenio, relativo al alojamiento a bordo de buques pesqueros, se prevé que:

1. La legislación u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. El anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 45.

2. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equiva-

⁵ 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 del Convenio. De esta manera, en los casos en que no hay plena conformidad con los requisitos detallados del Convenio, se ha de aplicar una prueba que consiste en determinar primero cuáles son el objetivo o los objetivos generales del instrumento, es decir, su objeto u objetos y su propósito o propósitos. Éstos pueden presentarse como un objetivo general principal y varios objetivos secundarios. Para determinar si hay equivalencia sustancial se puede examinar, en primer lugar, si el Estado ha demostrado su respeto o aceptación del objetivo general principal del Convenio y promulgado una legislación que conduce a su realización; y, si la respuesta es afirmativa, en segundo lugar, se ha de examinar si el efecto de esa legislación es velar por que en todos los aspectos materiales se alcancen los objetivos secundarios del Convenio (véase OIT: *Normas del trabajo en los buques mercantes: Estudio General de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones*, 1990, párrafos 65-79).

lentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

1.2.3.5.4. *Otras exclusiones, exenciones y variantes*

En otros artículos y en el anexo III del Convenio también se prevé la posibilidad de aplicar exenciones, excepciones o variantes específicas. Por ejemplo, en el párrafo 2 del artículo 10 se prevé que:

2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, 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.

Por lo que se refiere a las variantes, por ejemplo, en el párrafo 84 del anexo III, se prevé que:

84. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo.

1.2.3.6. Posibilidad de utilizar como medida la eslora, la eslora total o máxima y, en relación con ciertos requisitos del anexo III, el arqueo bruto

En el artículo 5 del Convenio se prevé, entre otras cosas, que, a efectos del Convenio, «la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo I». En dicho anexo I se dispone que:

- a) una eslora total o máxima de 16,5 metros es equivalente a una eslora de 15 metros;

Pautas para el control por el Estado del puerto

- b)* una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros, y
- c)* una eslora total o máxima de 50 metros es equivalente a una eslora de 45 metros.

En el artículo 5 también se prevé que, «a efectos de los párrafos indicados en el anexo III del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo III». Esta utilización del arqueo bruto se limita a disposiciones específicas del anexo. En el párrafo 8 del anexo III se prevé que:

cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar el arqueo bruto como base de medida, se considerará que:

- a)* un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 15 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros;
- b)* un arqueo bruto de 300 es equivalente a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 26,5 metros, y
- c)* un arqueo bruto de 950 es equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

1.2.4. Cumplimiento y control de la aplicación

1.2.4.1. Observaciones generales

El artículo 40 estipula que:

Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarboles su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente 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.

1.2.4.2. Buques a los que se exige llevar a bordo un «documento válido»

En el artículo 41 se prevé lo siguiente:

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 período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho período de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años.

1.3. Definiciones

Las siguientes definiciones figuran en el artículo 1 y en el anexo III del Convenio:

- a) 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;
- b) la expresión «autoridad competente» designa al 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;

Pautas para el control por el Estado del puerto

- 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;
- 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;
- e)* 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;
- f)* la 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 rijan las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque;
- g)* los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de

propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial;

- h)* la expresión «arqueo bruto» designa el arqueo bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier instrumento por el que se modifique dicho anexo o se lo sustituya;
- i)* el término «eslora» designa el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto;
- j)* la expresión «eslora total o máxima» designa la distancia medida en línea recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa;
- k)* la expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio;
- l)* el término «capitán» o «patrón» designa al pescador al mando de un buque pesquero;
- m)* la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque respecto del cual:

Pautas para el control por el Estado del puerto

- i) el contrato de construcción o un contrato de transformación importante se ha adjudicado en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta, o
- ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado y la entrega del buque se produce tres o más años después de esta fecha de entrada en vigor, o
- iii) cuando no existe un contrato de construcción, en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta:
 - se ha colocado la quilla, o
 - se ha iniciado una fase de la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, o
 - ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior;
- n) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo.

Otros términos utilizados en las presentes Pautas no están definidos de manera específica en el Convenio:

- a) la expresión «manifiestamente infundada» se aplica a una queja que carece de fundamento o tiene un carácter abusivo de manera tan obvia que no merece un examen completo;
- b) la expresión «documento válido» designa todo documento expedido de conformidad con el artículo 41 del Convenio que indica

Introducción

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;

- c) El término «Miembro» designa a todo Estado que ha ratificado el Convenio núm. 188.

2. Disposiciones relativas al control por el Estado del puerto contenidas en el Convenio núm. 188 y la Recomendación núm. 199

2.1. Aspectos generales de las responsabilidades de control que incumben al Estado del puerto con arreglo al Convenio núm. 188

En dos artículos del Convenio – el artículo 43 (párrafos 2 a 5) y el artículo 44 – se aborda de manera específica la función de los Miembros en relación con el control de los buques pesqueros extranjeros que hacen escala en sus puertos.

En el artículo 43 se establece lo siguiente:

1. Si un Miembro recibe una queja u obtiene pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas.
2. 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.
3. Si adopta las medidas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, el Miembro deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante. El Miembro no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque.

Pautas para el control por el Estado del puerto

4. A efectos del presente artículo, la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo.

5. Este artículo no se aplica a las quejas que el Miembro de que se trate considere manifiestamente infundadas.

En el artículo 44 se establece lo siguiente:

Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado.

2.2. Disposiciones relativas al control por el Estado del puerto contenidas en la Recomendación núm. 199

Además, la Recomendación núm. 199, que no tiene fuerza vinculante, incluye dos párrafos con orientaciones adicionales respecto al control por el Estado del puerto en el marco de la aplicación del Convenio núm. 188. Se trata de los siguientes:

- párrafo 53, en el que se establece que «la autoridad competente debería elaborar una política de inspección destinada a los funcionarios habilitados para adoptar las medidas especificadas en el párrafo 2 del artículo 43 del Convenio»; y
- párrafo 54, en el que se establece que «los Miembros deberían colaborar entre sí en la mayor medida posible a fin de adoptar las pautas concertadas internacionalmente respecto de la política a que se hace referencia en el párrafo 53 de la presente Recomendación».

2.3. «Funcionarios habilitados» para realizar el control por el Estado del puerto

En estas Pautas se ha utilizado la expresión «funcionario encargado del control por el Estado del puerto» (PSCO). Ello significa que esas personas deben estar habilitadas por la autoridad competente del Estado del puerto para realizar dichas inspecciones. A tal efecto, deberían llevar consigo un documento de identificación oficial que puedan presentar a los capitanes o patronos de los buques pesqueros y a los pescadores.

Los PSCO deberían contar con facultades suficientes en virtud de la legislación nacional pertinente para ejercer sus responsabilidades con arreglo al Convenio núm. 188, en el caso de que una autoridad del Estado del puerto decida inspeccionar un buque pesquero extranjero.

2.3.1. Perfil profesional de los funcionarios habilitados con arreglo al Convenio núm. 188

El control por el Estado del puerto debería ser ejercido únicamente por los PSCO habilitados que posean las competencias profesionales y la formación necesarias para el desempeño de sus funciones con arreglo al Convenio núm. 188.

Los PSCO podrán contar con la asistencia de cualquier persona que posea los conocimientos técnicos aceptables para el Estado del puerto. Los PSCO y todas las personas que les ayuden en sus funciones deberían ser imparciales y no deberían tener ningún interés comercial en el puerto de inspección ni en los buques pesqueros inspeccionados. Los PSCO tampoco deberían ser empleados de organizaciones reconocidas ni realizar trabajos por encargo de éstas. Se pueden encontrar orientaciones sobre el proceso de las inspecciones del control por el Estado del puerto en el *Código de buenas prácticas para los funcionarios encargados de la supervisión por el Estado rector del puerto*,

Pautas para el control por el Estado del puerto

adoptado en el marco de la Organización Marítima Internacional (MSC-MEPC.4/Circ.2).

Los PSCO deberían llevar consigo las credenciales expedidas por el Estado del puerto, que revestirán la forma de un documento o una tarjeta de identidad en los cuales ha de figurar su fotografía y ha de señalarse que los titulares están autorizados para llevar a cabo los controles por el Estado del puerto.

2.3.2. Cualificaciones de los funcionarios habilitados

Es importante impartir una formación específica con arreglo al Convenio núm. 188; además en el caso del personal que no haya participado anteriormente en inspecciones de control por el Estado del puerto, es necesario impartir también una formación sobre las funciones y la práctica profesional de los PSCO. Idealmente, los PSCO deberán haber recibido formación sobre la realización de inspecciones del trabajo, control por el Estado del puerto y técnicas y prácticas relativas a la pesca.

3. Realización de las inspecciones de control por el Estado del puerto en el marco del Convenio núm. 188

3.1. Finalidad de las inspecciones de control por el Estado del puerto

La finalidad de la inspección que realizan los PSCO es determinar si en el buque pesquero controlado se cumplen los requisitos del Convenio núm. 188. Estos requisitos se establecen en los artículos y los anexos del Convenio. La aplicación de las disposiciones de la Recomendación núm. 199 no es objeto de inspecciones de control por el Estado del puerto.

3.2. Orientaciones generales

Los PSCO deberían utilizar su criterio profesional en el desempeño de todas sus obligaciones, y celebrar consultas con terceras personas cuando lo consideren pertinente.

Para garantizar una aplicación coherente de los requisitos de control por el Estado del puerto, los PSCO deberían llevar consigo una copia del Convenio núm. 188 y de las presentes Pautas, ya sea en formato digital o en copia en papel, para poder consultarlas fácilmente cuando emprendan cualquier inspección de control por el Estado del puerto.

Habida cuenta de que en el Convenio núm. 188 se prevén, con respecto a determinados ámbitos de la inspección, normas más estrictas para los buques de eslora igual o superior a 24 metros (o de una eslora total o máxima de 26,5 metros o más), sería útil que el PSCO determinara, desde las primeras etapas de la inspección, si el buque corresponde a estas dimensiones o si es más pequeño. Asimismo,

Pautas para el control por el Estado del puerto

resultaría útil que determinara también desde las primeras etapas de la inspección si el Estado del pabellón ha ratificado el Convenio núm. 188 y, en caso afirmativo, si ha optado por utilizar el arqueo bruto en vez de la eslora como base para determinar la aplicabilidad de determinados requisitos establecidos en el anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros). En este último caso, convendría determinar si el arqueo bruto del buque es igual o superior a 300, o bien inferior a esta cifra.

3.3. Realización de una inspección de control por el Estado del puerto en el marco del Convenio núm. 188

3.3.1. Procedimientos para llevar a cabo una inspección cuando se han obtenido pruebas o se ha presentado una queja de que un buque pesquero no se ajusta a las disposiciones del Convenio núm. 188

La inspección de buques pesqueros extranjeros, por lo que se refiere a las condiciones de los pescadores, puede efectuarse 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
- se hayan recibido quejas de que en los buques no se cumplen los requisitos del Convenio núm. 188.

Las pruebas de que hay faltas de conformidad graves pueden descubrirse, por ejemplo, en el transcurso de visitas a bordo para efectuar exámenes de rutina de los certificados y otros documentos de los buques pesqueros, realizadas en virtud de otros convenios marítimos internacionales en vigor y aplicables a los buques pesqueros.

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 pescadores.

Realización de las inspecciones

Antes de tomar medidas ante una queja, las autoridades del Estado del puerto deberían determinar primero, en consulta con el capitán o patrón del buque pesquero, la validez de la misma. Los procedimientos relativos a las quejas no se aplican si las quejas son «manifiestamente infundadas»⁶. Si se determina que una queja es manifiestamente infundada, deberán consignarse las razones al respecto.

Antes de tomar medidas sobre la base de las pruebas obtenidas, las autoridades del Estado del puerto deberían informar de esas pruebas al capitán o patrón del buque pesquero, así como de toda intención de llevar a cabo investigaciones.

Si tras esta verificación inicial se considera justificada una inspección, el PSCO debería examinar todos los documentos y certificados pertinentes del buque pesquero. Si los documentos no están en un idioma que el PSCO comprenda, él o ella debería buscar la ayuda necesaria, por ejemplo, del capitán o patrón o de un representante del Estado del pabellón.

En el artículo 41 del Convenio núm. 188 se hace referencia a un «documento válido» expedido por la autoridad competente de los Estados que hayan ratificado el Convenio. Deberán llevar a bordo dicho documento válido 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 habitualmente⁷ 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.

⁶ De conformidad con el párrafo 5 del artículo 43 del Convenio núm. 188.

⁷ La expresión «naveguen habitualmente» deberá entenderse que también incluye las operaciones de pesca.

Pautas para el control por el Estado del puerto

En el «documento válido» se ha de indicar que el buque ha sido inspeccionado por la autoridad competente, o en su nombre, y que se ha verificado el cumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 188 relativas a las condiciones de vida y trabajo a bordo. El período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros, pero en ningún caso deberá exceder de cinco años.

Al llevar a cabo una inspección en un buque que enarbola el pabellón de un Estado que ha ratificado el Convenio, el PSCO debería examinar el «documento válido», si procede, así como todo otro documento y certificado pertinente. Dicho «documento válido» podrá aceptarse como base para inferir que las condiciones a bordo son satisfactorias.

3.3.2. Consideración de las exclusiones, exenciones y equivalencias sustanciales concedidas por el Estado del pabellón

El PSCO debería tener en cuenta también la información que figura en el «documento válido» o en otros documentos que se lleven a bordo de los buques pesqueros de Estados que hayan ratificado el Convenio núm. 188, en relación con los siguientes aspectos:

- si, en virtud del párrafo 1 del artículo 3, el Miembro cuyo pabellón enarbola el buque de pesca ha excluido a algunos pescadores o buques pesqueros del ámbito del Convenio o de algunas disposiciones del Convenio y, de ser así, qué pescadores o buques de pesca han sido excluidos;
- si, a efectos de determinar la aplicabilidad de los requisitos del Convenio contenidos en el anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros), párrafos 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 y 67, la autoridad competente ha decidido utilizar, con

Realización de las inspecciones

arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 del Convenio, la eslora, la eslora total o máxima o el arqueo bruto;

- si la autoridad competente ha admitido exenciones o variantes (incluidas las que se prevén en los párrafos 15, 39, 47 y 62 del anexo III), y en virtud de qué artículo específico del Convenio se autorizó la exención o variante;
- si se han concedido equivalencias sustanciales con arreglo al artículo 28, párrafo 2, del Convenio, en relación con las disposiciones del anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros), o con arreglo al artículo 14, párrafo 3, en relación con la dotación y las horas de descanso.

El PSCO debería respetar esas exclusiones, exenciones y equivalencias sustanciales en la medida en que estén especificadas en el «documento válido» o en otra documentación que se encuentre a bordo del buque y en que dicha documentación sea válida. No obstante, esto no debería ser un impedimento para que el PSCO adopte las medidas necesarias, incluida la inmovilización, para subsanar cualquier situación a bordo del buque que resulte claramente peligrosa para la seguridad o la salud de los pescadores.

Si el PSCO comprueba que en el «documento válido» o en otros documentos se prevén exclusiones o exenciones que son manifiestamente incompatibles con el Convenio, podrá exponer dicha situación a la autoridad nacional competente, para que ésta informe sobre el particular al Estado del pabellón y al Director General de la OIT.

Cuando se realicen inspecciones en buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado que no haya ratificado el Convenio, los PSCO deberían asegurarse de que esos buques no reciben un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado Miembro.

Pautas para el control por el Estado del puerto

3.3.3. Otras orientaciones con respecto a la investigación de las quejas

Cuando se haya presentado una queja, el PSCO debería investigar el caso y adoptar las medidas que correspondan. Si al cabo de un examen visual se comprueba que hay un buen nivel general de mantenimiento a bordo, la investigación puede limitarse a la falta de conformidad notificada. En cambio, si la impresión general o las observaciones a bordo le dan motivos para creer que en el buque no se cumple con el Convenio, el PSCO debería proceder a una inspección de conformidad con el capítulo 4 de las presentes Pautas.

El PSCO y la autoridad del Estado del puerto deberían llevar un registro de la fecha y hora de recepción de la queja, de los medios a través de los cuales fue transmitida, de la fuente de la queja, del nombre de la persona que la recibió, del nombre y el pabellón del buque pesquero de que se trate, y de la naturaleza y los detalles del presunto incumplimiento de las disposiciones del Convenio núm. 188. También debería llevarse un registro de las acciones emprendidas tras la recepción de la queja.

No obstante el requisito de que las quejas deberían consignarse, deberán adoptarse medidas apropiadas para asegurar el carácter confidencial de las quejas.

3.4. Procedimientos de inspección de los buques pesqueros para verificar si cumplen los requisitos del Convenio núm. 188 en materia de condiciones de vida y de trabajo

En el capítulo 4 de estas Pautas se facilitan orientaciones relativas a los diversos ámbitos que han de ser objeto de inspecciones de control por el Estado del puerto a fin de verificar el cumplimiento del Convenio núm. 188. Cada ámbito de inspección (por ejemplo, edad

Realización de las inspecciones

mínima, alojamiento, repatriación) va precedido de una síntesis de los requisitos básicos correspondientes que figuran en el Convenio núm. 188. A continuación se incluye una lista de fuentes de información y de ejemplos de faltas de conformidad. Esa información tiene por objeto ayudar al PSCO a efectuar inspecciones e investigaciones de las pruebas obtenidas o las quejas que se hayan recibido en cuanto a las faltas de conformidad con respecto a las normas establecidas en el Convenio núm. 188.

Asimismo, en el capítulo 4 se ponen de relieve aquellos ámbitos del Convenio que pueden aplicarse con arreglo al principio de la «equivalencia sustancial»⁸.

La eficacia y la realización de una inspección de control por el Estado del puerto podrá mejorarse si se obtiene la información básica antes de dicha inspección. En este sentido, debería obtenerse con antelación, si es posible, la información básica sobre el buque pesquero, su pabellón, historial y zona de actividades, así como sobre sus puertos de escala anteriores y siguientes, y sobre el tiempo de que se dispone en el puerto para la inspección.

⁸ Como las disposiciones del anexo III, en virtud del artículo 28, y del párrafo 3 del artículo 14.

4. Inspecciones de control por el Estado del puerto basadas en las pruebas obtenidas o en una queja válida

4.1. Nota general

El presente capítulo tiene por objeto aportar una herramienta práctica que sirva de guía en cuanto a la inspección de control por el Estado del puerto de requisitos específicos en virtud del Convenio núm. 188.

En lo que respecta a los buques que deben llevar un «documento válido», la decisión de un PSCO de realizar una inspección tal y como se prevé en este capítulo podrá depender del resultado del examen del documento válido y de otros documentos, así como de las pruebas de incumplimiento obtenidas o de las quejas presentadas.

En lo que respecta a los buques que no están obligados a llevar un documento válido en virtud del artículo 41 del Convenio o debido a que el Estado del pabellón no ha ratificado el Convenio, la decisión de realizar una inspección en situaciones en las que no existen pruebas de incumplimiento ni se han presentado quejas dependerá del criterio profesional del PSCO.

El PSCO debe basarse en su criterio profesional en el momento de evaluar el cumplimiento de los requisitos específicos del Convenio. Esto será especialmente necesario cuando un requisito pueda estar formulado en términos generales.

Más adelante se presentan los requisitos básicos a los que deberá darse cumplimiento, acompañados de sugerencias en cuanto a las fuentes de información que se usarán para determinar el cumplimiento, así como de ejemplos de faltas de conformidad.

Pautas para el control por el Estado del puerto

A pesar de que tras haber visitado los espacios principales del buque y haber hablado con los pescadores, el PSCO opine que el buque parece estar en buenas condiciones de mantenimiento y explotación, y que los pescadores parezcan estar satisfechos de sus condiciones generales de trabajo, el PSCO todavía podrá decidir concentrarse en determinados ámbitos del Convenio para realizar un examen más detenido.

4.2. Requisitos básicos, fuentes características de información y ejemplos de faltas de conformidad

Los «requisitos básicos» son sólo resúmenes de las disposiciones del Convenio núm. 188. En algunos casos, sólo se han tenido en cuenta aquellas disposiciones que están más directamente relacionadas con el control por el Estado del puerto. Los PSCO deberían estar familiarizados con todas las disposiciones del Convenio.

Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores (artículo 8)

Requisitos básicos

- El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el Convenio.
- El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a:
 - a) 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;
 - b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo; y
 - d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y de guardia y de las buenas prácticas marineras conexas.
- El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.
 - Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

Fuentes características de información

- Diario de a bordo.
- Lista de tripulación (véase el artículo 15).
- Registros de las comunicaciones mantenidas entre el capitán o patrón y el propietario del buque pesquero.
- Registros del comité de seguridad.
- Informes sobre accidentes e investigaciones.
- Licencia de pesca en relación con la zona de actividades.

Ejemplos de faltas de conformidad

- El propietario del buque pesquero impide que el capitán o patrón ejerza su criterio profesional para tomar decisiones relacionadas con la seguridad.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Falta de los recursos y los medios necesarios para asegurar la seguridad de los pescadores embarcados y la seguridad operacional del buque pesquero, teniendo en cuenta la naturaleza y la zona de actividades.

Edad mínima (artículo 9)

Requisitos básicos

- La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años.

Nota: La autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca. La autoridad competente 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 períodos de descanso obligatorios.

- La 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.

Nota: Los tipos de actividades deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables. La realización de estas actividades 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

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

- Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche.

Nota: El término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá 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.

Fuentes características de información

- La lista de la tripulación, los pasaportes y otros documentos oficiales que confirmen la fecha de nacimiento de los pescadores (véase el artículo 15).
- El horario de trabajo de los pescadores menores de 18 años, para determinar las horas y la naturaleza de su trabajo.
- Información sobre los tipos de tareas a bordo que se considera pueden resultar peligrosos para la seguridad de los pescadores menores de 18 años.
- Los informes recientes sobre accidentes y los informes correspondientes del comité de seguridad, para determinar si estuvieron implicados pescadores menores de 18 años.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado.

Ejemplos de faltas de conformidad

- Una persona menor de 15 años trabajando como pescador.
- Hay una o más personas entre 15 y 16 años que trabajan como pescadores sin autorización de la autoridad competente.
- Hay uno o más pescadores menores de 18 años que trabajan de noche sin permiso de la autoridad competente.
- Hay uno o más pescadores menores de 18 años que desempeñan tareas que puedan resultar peligrosas para su salud, su seguridad o su moralidad.

Examen médico (artículos 10 a 12)

Requisitos básicos para todos los buques pesqueros

- No se permite que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.

Nota: La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones 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. Las 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. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- El certificado médico deberá haberlo expedido un médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados.

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

- 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.
- El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.

Nota: Si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

Fuentes características de información

- Lista de tripulación (véase el artículo 15).
- Los certificados médicos (véase el artículo 10).
- Una lista de médicos aprobada por el Estado del pabellón (de estar disponible).

Ejemplos de faltas de conformidad

- Hay uno o más pescadores a bordo sin un certificado médico válido.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Hay uno o más pescadores a bordo del buque pesquero que trabajan o desempeñan funciones en contradicción con una restricción contenida en un certificado médico.
- Uno o más certificados médicos no han sido expedidos por un médico debidamente calificado.

Dotación y horas de descanso (artículos 13 y 14)

Requisitos básicos para todos los buques pesqueros

- Los buques pesqueros deben contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente.
- Los pescadores deben gozar de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

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

- Los buques deberán tener un nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, según determine la autoridad competente. Se ha de especificar el número de pescadores exigidos y las calificaciones que deben poseer.

Requisitos adicionales para los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones

- Los pescadores deberán disponer de un número mínimo de horas de descanso, conforme a lo establecido por la autoridad competente.

Nota: La duración del descanso no deberá ser inferior a: i) diez horas por cada período de 24 horas, y ii) 77 horas por cada período de siete días. Sin embargo, la autoridad competente podrá permitir excep-

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

ciones temporales a los límites establecidos *supra*, en casos concretos y limitados. En tales circunstancias, deberá exigirse que se otorguen a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

- Ninguno de los requisitos mencionados 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 período de descanso adecuado (véase el párrafo 4 del artículo 14).

Fuentes características de información

- Los documentos (los acuerdos de trabajo del pescador) o el convenio colectivo pertinente y otros documentos (como los diarios de a bordo del puente y de la sala de máquinas) que podrán también ser verificados para confirmar el cumplimiento de los requisitos básicos relacionados con el número mínimo de horas de descanso (véase el artículo 16).
- Un cuadro de la organización del trabajo o de las horas de trabajo escrito en el idioma o idiomas de trabajo del buque pesquero

Pautas para el control por el Estado del puerto

(si existe dicho cuadro, que no se exige específicamente en el Convenio núm. 188).

- Los registros actualizados de los períodos de trabajo o de descanso, si lo exigen las normas nacionales, de cada pescador que trabaja a bordo del buque pesquero (si existen tales registros).
- Los casos de fatiga de los pescadores⁹, que pueden deducirse de la observación de un número de horas de trabajo que se sitúa sistemáticamente en los límites superiores y de otros factores que contribuyen a la fatiga, tales como la interrupción de los períodos de descanso; o los casos de pescadores que muestran síntomas como la falta de concentración, las respuestas irrelevantes e incoherentes a las preguntas del inspector, los bostezos y la lentitud del tiempo de reacción.
- Documentación sobre las calificaciones de los pescadores.

Ejemplos de faltas de conformidad

- A bordo de un buque cualquiera, independientemente de su tamaño o del período de tiempo que permanezca en el mar, a uno más pescadores no se les conceden períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.
- A bordo de un buque de eslora igual o superior a 24 metros, independientemente del período de tiempo que permanezca en el mar, el número de pescadores exigido o las calificaciones que deben poseer no están de conformidad con el documento relativo a la dotación mínima de seguridad publicado o el nivel mínimo de dotación establecidos por la autoridad competente para la navegación segura del buque.

⁹ Se pueden encontrar más orientaciones sobre la fatiga en la publicación *Directrices sobre la fatiga* de la Organización Marítima Internacional.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- En el caso de los buques pesqueros que permanecen más de tres días en el mar, independientemente de sus dimensiones, los pescadores no disponen de un número mínimo de horas de descanso conforme a lo establecido por la autoridad competente.

En el caso de que la autoridad competente no haya establecido requisitos alternativos con arreglo al Convenio, si uno o más pescadores disponen de menos de diez horas de descanso por cada período de 24 horas (salvo en las situaciones de emergencia previstas en el párrafo 4 del artículo 14, del Convenio) y de menos de 77 horas por cada período de siete días, ello se debería considerar una deficiencia.

Lista de tripulación (artículo 15)

Requisitos básicos

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

Fuentes características de información

- La lista de tripulación.

Ejemplos de faltas de conformidad

- Un buque pesquero no lleva a bordo una lista de tripulación.
- La lista de la tripulación no refleja el número y los detalles de los pescadores a bordo del buque.

Acuerdo de trabajo del pescador (artículos 16 a 20 y anexo II)

Requisitos básicos

- Todo pescador debe estar amparado por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para los pescadores y haya sido

Pautas para el control por el Estado del puerto

establecido en conformidad con las disposiciones del Convenio núm. 188. El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener las disposiciones detalladas contenidas en el anexo II del Convenio (véase también el anexo B de las presentes Pautas).

- El acuerdo de trabajo del pescador debe ser firmado por el pescador y por el propietario del buque pesquero o por un representante autorizado de éste (o, en caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente), y debe prever condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el Convenio.
- Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten.

Las embarcaciones de pesca cuya explotación está a cargo del propietario por sí solo no necesitan llevar dicho acuerdo.

Fuentes características de información

- Las copias de los acuerdos de trabajo de los pescadores (u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares) y de todo convenio de negociación colectiva aplicable a los pescadores del buque pesquero.
- Cuando sea posible, habida cuenta del calendario de la inspección correspondiente al período de trabajo, pruebas de que los pescadores poseen un documento que contiene una relación de su servicio a bordo (si se llevan tales registros).
- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado, en las que éstos confirmen que, al firmar un acuerdo de trabajo del pescador,

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

se les dio la oportunidad de examinarlo, de obtener asesoramiento y de aceptar libremente el acuerdo antes de proceder a su firma.

Ejemplos de faltas de conformidad

- Uno o más pescadores no tienen un acuerdo de trabajo escrito, debidamente firmado por ambas partes (o, en los casos en que los pescadores no han sido empleados o contratados por el propietario del buque, no hay pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente).
- Uno o más pescadores tienen un acuerdo de trabajo escrito en el que no figuran todos los puntos señalados en el anexo II del Convenio núm. 188 (salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria, por el hecho de que el asunto está regulado de otra forma por las disposiciones de la legislación nacional o un convenio colectivo, cuando proceda).
- Se incumple con el acuerdo de trabajo del pescador.
- No se han proporcionado la cobertura y las prestaciones de seguridad social garantizadas en virtud del acuerdo de trabajo del pescador a este último por el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador (por ejemplo, no se han abonado las cotizaciones).

Repatriación (artículo 21)

Requisitos básicos

- Los pescadores tienen derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador ha vencido o ha sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, o cuando los pescadores se ven incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no cabe esperar que presten dichos servicios habida cuenta de circunstancias específicas.

Pautas para el control por el Estado del puerto

Nota: Estas disposiciones también se aplican a los pescadores transferidos, por los mismos motivos, de su buque a un puerto extranjero.

- El costo de la repatriación deberá ser sufragado por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador, tras el debido proceso, ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.
- Si un propietario de buque pesquero no toma las disposiciones necesarias para la repatriación a que se hace referencia más arriba, el Miembro cuyo pabellón enarbole el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para la repatriación del pescador de que se trate y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.

Fuentes características de información

- El acuerdo de trabajo del pescador (véase el artículo 16).
- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado.

Ejemplos de faltas de conformidad

- El propietario de un buque pesquero ha rechazado repatriar a un pescador, corriendo con los gastos de la repatriación, después del vencimiento del acuerdo de trabajo del pescador, cuando se dé por terminado por una razón justificada por el pescador o el propietario del buque pesquero, cuando el pescador ya no es capaz de cumplir sus obligaciones de conformidad con el acuerdo de trabajo o no se puede esperar que cumpla con ellas en unas circunstancias específicas.

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

Requisitos básicos

- Un servicio privado de contratación y colocación debe contar con licencias o una certificación u otra forma de reglamentación con arreglo al Convenio núm. 188. No deberá cobrarse a los pescadores el uso de esos servicios (es decir, no deberá exigírseles que paguen para obtener trabajo).

Fuentes características de información

- Los sitios web nacionales de las autoridades competentes relativos a la licencia o la reglamentación de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar (agencias de personal).
- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado, para determinar que no se les hayan facturado los honorarios u otros emolumentos en concepto de contratación o de colocación, y que hayan sido informados de sus derechos y obligaciones.
- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado, para determinar que el servicio de contratación y colocación utilizado no opera con una lista negra.

Ejemplos de faltas de conformidad

- A un pescador se le ha exigido que pague una cuota a un servicio de colocación o de contratación.
- Se ha creado una lista negra.

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

Requisitos básicos

- Todo Estado que haya ratificado el Convenio núm. 188, y también el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997

Pautas para el control por el Estado del puerto

(número 181), podrá atribuir, en virtud del Convenio número 188, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas. Sin embargo:

- La utilización de tales agencias no deberá afectar al derecho del pescador a presentar una queja legal, incluido un derecho de privilegio marítimo (por ejemplo, la inmovilización del buque).
- El propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador¹⁰.

Fuentes características de información

- La lista de ratificaciones del Convenio número 181 establecida por la OIT (<http://www.ilo.org/ilolex/spanish/convdsp1.htm>).
- Las entrevistas con pescadores, celebradas en privado, para determinar que la agencia de empleo privada no ha cumplido sus responsabilidades y que el propietario del buque pesquero no ha asumido las obligaciones de la agencia de empleo privada.

¹⁰ Si estas agencias prestan servicios consistentes en emplear pescadores con el fin de ponerlos a disposición de una tercera persona, la cual determinará sus tareas y supervisará su ejecución, un Estado que haya ratificado el Convenio número 188 también deberá haber ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (número 181), y deberá determinar y asignar las responsabilidades respectivas de las agencias de empleo privadas que prestan tales servicios y de las empresas usuarias en relación con: la negociación colectiva; los salarios mínimos; el tiempo de trabajo y otras condiciones de trabajo; las prestaciones de seguridad social reglamentarias; el acceso a la formación; la protección en materia de seguridad y salud en el trabajo; la indemnización en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional; la indemnización en caso de insolvencia y la protección de los créditos laborales; la protección de la maternidad y las prestaciones conexas y la protección y las prestaciones parentales.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

Ejemplos de faltas de conformidad

- Una agencia de empleo privada no ha cumplido sus obligaciones contractuales con el pescador con respecto a los asuntos abordados en el Convenio núm. 188 y el propietario del buque pesquero no ha asumido estas responsabilidades de la agencia de empleo privada (por ejemplo, no ha repatriado al pescador, o no ha proporcionado a los pescadores un salario o una remuneración que corresponda a su parte de la captura).

Remuneración de los pescadores (artículos 23 y 24)

Requisitos básicos

- Garantizar que los pescadores que perciban un salario sean remunerados mensualmente o según otro intervalo regular.
- Todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros deberán disponer de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

Fuentes características de información

- El acuerdo de trabajo del pescador (véase el artículo 16).
- Los comprobantes de los pagos hechos a los pescadores (por ejemplo, la hoja de paga).
- Las entrevistas con los pescadores, celebradas en privado.

Ejemplos de faltas de conformidad

- Uno o más pescadores que deben percibir un salario no son remunerados mensualmente o a intervalos regulares.
- Los pescadores no disponen de los medios necesarios para transferir sus remuneraciones a sus familias.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Se cobra a uno o más pescadores el costo de la transferencia de sus remuneraciones a sus familias.

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

Requisitos básicos

- Los artículos 25, 26 y 28 establecen los requisitos relativos al alojamiento que se aplican a todos los buques (incluidos los buques existentes). El anexo III establece los requisitos para los buques de pesca nuevos y requisitos adicionales, más estrictos, para los nuevos buques de mayores dimensiones (es decir, de eslora igual o superior a 24 metros, o, en caso de que un Estado ratificante utilice en su reglamentación el arqueo bruto, de un arqueo bruto igual o superior a 300). También existe la posibilidad de que un Estado establezca requisitos «sustancialmente equivalentes» a los establecidos en el anexo III, y existen también posibilidades de aplicar variantes en el caso de las embarcaciones pesqueras que permanecen habitualmente en el mar menos de 24 horas (si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto), así como la posibilidad de hacer ciertas excepciones, debido a prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, según lo dispuesto en el párrafo 84 del anexo III. Todos estos datos deberían figurar en el «documento válido» o en otra documentación que se lleve a bordo del buque, y deberían tenerse en cuenta al realizar las inspecciones de control por el Estado del puerto.
- Antes de examinar los asuntos contemplados en el artículo 26 y el anexo III, el PSCO debería determinar en primer lugar si se trata de un buque nuevo o de un buque existente, tal y como se estipula en el párrafo 2 del anexo III. Asimismo, debería tenerse en cuenta toda modificación relativa al alojamiento o los cambios de

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

pabellón que pudieran afectar a la aplicación de las disposiciones contenidas en el anexo III¹¹.

- Los buques pesqueros deberán estar en conformidad con las normas mínimas establecidas por el Convenio núm. 188, en el sentido de facilitar y mantener alojamientos decentes para los pescadores que trabajan o viven en los buques, o ambas cosas, de una manera coherente con la promoción de la salud y el bienestar de los pescadores.
- El alojamiento de los pescadores deberá ser seguro y decente, y deberá cumplir con los requisitos del Convenio núm. 188.
- En el anexo III se indican los requisitos aplicables a todos los buques nuevos y a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros (o de arqueado bruto igual o superior a 300) y para buques de eslora igual o superior a 45 metros (o de arqueado bruto igual o superior a 950).
- En los buques de eslora igual o superior a 24 metros (o, en caso de que el Estado reglamente los requisitos de alojamiento utilizando el arqueado bruto, de arqueado bruto igual o superior a 300), el capitán o patrón, o una persona que éste designe, realizará inspecciones frecuentes de los espacios de alojamiento de los pescadores, de las cuales se llevarán registros que puedan examinarse.

Fuentes características de información

- El plan del buque de pesca, si está disponible, que muestra las dimensiones y que identifica el uso que ha de hacerse de cada espacio o área.

¹¹ Con respecto a los párrafos 9 y 11 del anexo III, debería tenerse en cuenta que el PSCO debería ser consciente de que los enfoques alternativos adoptados de conformidad con el párrafo 12 del anexo III dejan de aplicarse si el buque cambia posteriormente su pabellón.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- El rol de tripulación, para establecer una comparación con el número de dormitorios y de literas (véase el artículo 15).
- Una inspección ocular de los espacios de alojamiento y de las instalaciones de esparcimiento a bordo para los pescadores, en la que se preste especial atención a los requisitos del Convenio núm. 188 que figuran a continuación:
 - ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, y otros espacios de alojamiento;
 - calefacción, ventilación, refrigeración e iluminación;
 - ruido y vibraciones;
 - instalaciones sanitarias y conexas; instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados;
 - ropa de cama y vajilla;
 - instalaciones de esparcimiento.
- Los registros de a bordo, para confirmar que se realizan inspecciones frecuentes a cargo del capitán o patrón del buque o de una persona que éste designe (para buques de eslora igual o superior a 24 metros, o de arqueado bruto igual o superior a 300).
- Pruebas de que se adoptan medidas a bordo del buque pesquero para controlar los niveles de ruidos y vibraciones en las áreas de trabajo y de vida de los pescadores.

Ejemplos de faltas de conformidad

- El número y/o el tamaño (incluida la altura) de los dormitorios no se ajustan a las normas del Convenio núm. 188.
- La ubicación de los dormitorios en el buque de pesca no se ajusta a las normas del Convenio núm. 188.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- Hay más de un pescador por litera.
- Las instalaciones de esparcimiento no se ajustan a las normas del Convenio núm. 188.
- La calefacción, la iluminación o la ventilación no son adecuadas o no funcionan correctamente.
- Las instalaciones sanitarias son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- En los buques de eslora igual o superior a 45 metros (o de arqueo bruto igual o superior a 950) no se dispone de una enfermería separada.
- El espacio de alojamiento o las instalaciones de esparcimiento de los pescadores no se mantienen en condiciones de limpieza y habitabilidad.
- El capitán o patrón, o la persona que éste designe, no realiza inspecciones frecuentes del alojamiento de los pescadores (buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- Las instalaciones de lavandería son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- Hay exposición a niveles peligrosos de ruido y de vibraciones en los espacios de alojamiento de los pescadores.

Alimentos y agua potable (artículo 27)

Requisitos básicos

- El artículo 27 establece los requisitos relativos a los alimentos y el agua potable que se aplican a todos los buques.
- A bordo de los buques pesqueros se deberán llevar y servir alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- El abastecimiento de agua potable deberá ser suficiente y de calidad adecuada.
- Los alimentos y el agua potable serán 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 si así lo estipula el convenio colectivo que rige el sistema de remuneración a la parte o un acuerdo de trabajo del pescador.

Fuentes características de información

- La inspección de las instalaciones del servicio de fonda, con inclusión de las cocinas y los espacios de almacenamiento, para comprobar que sean higiénicos e idóneos para su finalidad.
- Las pruebas relativas a la manera en que se controla la calidad del agua potable y los resultados de ese control.
- Los planes de menús, junto con una inspección ocular de las existencias de víveres y de las áreas de almacenamiento, para garantizar que sea adecuada la calidad y la cantidad de los víveres suministrados (por ejemplo, que no hayan caducado) y que tengan un valor nutritivo y sean variados en su naturaleza.
- Las entrevistas con un número representativo de pescadores, celebradas en privado, para asegurarse de que no se les cobran los alimentos, que se les abastece de agua potable y que los víveres y el agua potable son de calidad y cantidad adecuadas (a menos que los costos se recuperen como costos de explotación si así lo estipula el convenio colectivo que rige el sistema de remuneración a la parte o un acuerdo de trabajo del pescador).

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

Ejemplos de faltas de conformidad

- La cantidad de víveres y el agua potable no son suficientes, y no tienen un valor nutritivo adecuado para los pescadores a bordo del buque.
- Se cobra a los pescadores por la comida o el agua potable, a menos que los costos se recuperen como costos de explotación en los casos en que así lo estipule un convenio colectivo que rige el sistema de remuneración a la parte o un acuerdo de trabajo del pescador.
- Las instalaciones de los servicios de fonda no son higiénicas o, por otros motivos, no son aptas para su finalidad.

Atención médica (artículos 29 y 30)

Requisitos básicos para todos los buques pesqueros

- Los buques pesqueros deberán llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.
- Los buques pesqueros deberán tener 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 el material médico disponibles en el buque de que se trate, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.
- El equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Los buques pesqueros deberán estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, teniendo en cuenta la zona de operaciones y la duración del viaje.
- Los pescadores deberán tener derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente a estos efectos en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

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

- La autoridad competente deberá determinar cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo.
- El equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo serán debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad.
- 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 dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche.
- Los buques pesqueros deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico.
- Se deberá proporcionar atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

Fuentes características de información

- Los documentos (como el acuerdo de trabajo del pescador) que confirmen que, en la medida en que lo contemple la legislación y la práctica del Estado del pabellón, los pescadores tienen acceso gratuito a atención médica y a servicios de protección de la salud mientras estén a bordo del buque pesquero o cuando hayan atracado en un puerto extranjero.
- Los registros y equipo, para confirmar que se observan las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y la atención médica.
- Una inspección ocular, para confirmar que el buque está equipado con suministros médicos suficientes, incluidos un botiquín y equipo médico, así como (en los buques de eslora igual o superior a 24 metros) la edición más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo*, u otra guía médica, como lo exigen la legislación y la reglamentación nacionales.
- Las entrevistas con un número representativo de pescadores, celebradas en privado, para confirmar que los pescadores tienen acceso a la atención médica a bordo sin costo alguno y que se les otorga un permiso para obtener atención médica en los puertos de escala, cuando ello es factible.
- Pruebas de que se dispone de procedimientos para recibir llamadas por radio o por satélite para prestar asistencia médica.

Ejemplos de faltas de conformidad

- El capitán o patrón y/o el propietario del buque pesquero deniega a un pescador la autorización para recibir tratamiento médico en tierra en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.
- Uno o más pescadores no reciben atención médica adecuada a bordo del buque.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- No se encuentra a bordo la persona encargada de la atención médica o de los primeros auxilios, y que tiene las calificaciones apropiadas, según lo dispuesto en la legislación nacional.
- El equipo o los suministros médicos no son apropiados para ser utilizados en el buque.
- Los suministros médicos han caducado.
- El equipo médico no va acompañado de instrucciones o las instrucciones no están en un idioma que resulte comprensible para los pescadores encargados de prestar primeros auxilios o atención médica a bordo del buque.
- En los buques de eslora igual o superior a 24 metros no se lleva a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente (o ningún ejemplar de la *Guía médica internacional de a bordo*).
- En los buques de eslora igual o superior a 24 metros se cobra a los pescadores por la atención médica cuando éstos se encuentran a bordo o se han desembarcado en un puerto extranjero.

Seguridad y salud en el trabajo (artículos 31 a 33)

Requisitos básicos para todos los buques pesqueros

- Deberán adoptarse 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.
- Deberá impartirse formación a 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.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- Deberá tenerse debidamente en cuenta la seguridad y salud de los pescadores menores de 18 años.
- Deberán notificarse los accidentes.
- Deberán constituirse comités paritarios u otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo (no obstante, no deberán encontrarse necesariamente a bordo del buque).
- 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.

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

- Los propietarios de buques pesqueros deberán establecer procedimientos que regirán a bordo 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.
- Deberá proporcionarse a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas 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;

Pautas para el control por el Estado del puerto

- asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente;
- la autoridad competente 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.

Fuentes características de información

- Los documentos pertinentes, como los informes de los accidentes del trabajo a bordo y los informes de las evaluaciones de riesgos realizadas con miras a la gestión de la seguridad y salud en el trabajo a bordo del buque de pesca.
- Los avisos e instrucciones oficiales pertinentes sobre seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes respecto de riesgos particulares a bordo, los cuales deberían exponerse de manera visible en el buque, en un lugar que atraiga la atención de los pescadores.
- Las pruebas de que los pescadores disponen, para su uso, de un equipo de protección adecuado.
- Las pruebas de que se ha establecido un procedimiento de notificación de los accidentes del trabajo.
- Las entrevistas con un número representativo de pescadores, celebradas en privado, para confirmar la existencia de programas y prácticas de seguridad y salud en el trabajo a bordo.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

Ejemplos de faltas de conformidad

- Las condiciones a bordo son peligrosas.
- No se imparte formación a los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán ni sobre las medidas de seguridad pertinentes.
- No se notifican los accidentes.
- No existen a bordo procedimientos de prevención de los accidentes del trabajo, de las lesiones y de las enfermedades profesionales (para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar).
- No se aplican las medidas preventivas para evitar los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales de conformidad con los procedimientos que rigen a bordo (para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar).
- No existen pruebas de que se proporcionen orientaciones, materiales de formación y 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 (para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar).
- No se proporcionan ropas y equipos individuales de protección adecuados a todos los pescadores que se encuentren a bordo (para buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar).
- Existen pruebas de que uno o más pescadores no han recibido la formación básica aprobada en materia de seguridad (para buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar).

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Las evaluaciones de riesgos no se han realizado.

Seguridad social (artículos 34 a 37)

Requisitos básicos

- Los pescadores y las personas que estén a su cargo tienen derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores independientes.

Fuentes características de información

- En principio, las cláusulas del acuerdo de trabajo del pescador deberían incluir información sobre 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.

Nota: Las medidas que podrá adoptar el PSCO en lo que respecta a la seguridad social se limitan a responder a una queja y a examinar el acuerdo de trabajo. Si la queja hace referencia a la aplicación del régimen de seguridad social, tal y como se estipula en el Convenio (artículos 34 a 37), el PSCO sólo podrá registrar la queja y notificarla al Estado del pabellón con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo (artículos 38 y 39)

Requisitos básicos

- Los pescadores tendrán acceso a:
 - a) una atención médica apropiada, y
 - b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.

Inspecciones basadas en pruebas o quejas

- Esta protección puede garantizarse mediante:
 - a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
 - b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, los Estados han de adoptar una legislación u otras medidas para velar por que los propietarios de buques pesqueros sean responsables de proveer a los pescadores embarcados en los buques que enarbolan su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o trabajando en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. En esos casos, los propietarios de los buques pesqueros serán responsables de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador¹².

Fuentes características de información

- El acuerdo de trabajo del pescador (véase el artículo 16).

Ejemplos de faltas de conformidad

- No se brinda protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

¹² La legislación nacional podrá permitir que se exima de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación, o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

5. Medidas que podrán adoptar los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto cuando encuentren faltas de conformidad con respecto al Convenio núm. 188

5.1. Procedimientos relativos a las faltas de conformidad

Si se descubre que un buque no cumple los requisitos del Convenio núm. 188, como resultado de la detección de pruebas de no conformidad o de la presentación de una queja, el PSCO podrá:

- a) recomendar que se prepare un informe y que éste se remita al gobierno del Estado del pabellón, con copia al Director General de la OIT; y
- b) exigir que se rectifique toda situación a bordo que sea claramente peligrosa para la seguridad del buque o para la seguridad o salud de los pescadores.

Atendiendo a su criterio profesional, los PSCO deberían determinar si las condiciones a bordo que sean claramente peligrosas para la seguridad o la salud justifican que se inmovilice el buque hasta tanto se subsanen las faltas de conformidad advertidas, o si han de autorizar que el buque siga navegando pese a ciertas faltas de conformidad que no sean claramente peligrosas para la seguridad o la salud.

En los casos en que una falta de conformidad no sea claramente peligrosa para la seguridad o la salud como para justificar la inmovilización del buque, pero se considere suficientemente grave, el PSCO debería informar al capitán o patrón del buque sobre dicha falta de conformidad y sobre el plazo en el que ésta debería abordarse. El PSCO debería enviar al Estado del pabellón y al Director General de

Pautas para el control por el Estado del puerto

la Oficina Internacional del Trabajo un informe en el que se especifiquen las faltas de conformidad y las medidas de ratificación acordadas o propuestas. Los PSCO también deberían contemplar la posibilidad de que toda falta de conformidad identificada podría llegar a ser claramente peligrosa para la seguridad o la salud después de que el buque haya abandonado el puerto y antes de que llegue a su próximo puerto.

En caso de inmovilización, las autoridades del puerto deberían notificar lo antes posible al Estado del pabellón, por conducto de su representante marítimo, consular o diplomático más próximo, las medidas tomadas, y, de ser posible, pedir la presencia de dicho representante.

5.2. Ejemplos de circunstancias que pueden requerir más investigación y la posible inmovilización del buque pesquero

No todas las faltas de conformidad serían suficientemente graves como para justificar que se impida el zarpe de un buque. A continuación se facilitan ejemplos — y se trata sólo de ejemplos — que pueden indicar circunstancias que podrían justificar más investigación, lo que posiblemente conduciría a la decisión de mantener un buque en el puerto debido a la gravedad de una sola circunstancia:

Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patronos y los pescadores (artículo 8)

- Faltan los recursos y los medios necesarios para garantizar la seguridad de los pescadores a bordo y la seguridad operacional de los buques pesqueros, teniendo en cuenta la naturaleza y la zona de operaciones.

Edad mínima (artículo 9)

- Una o más personas menores de 15 años que trabajan como pescadores.

Medidas a adoptar en caso de faltas de conformidad

- Una o más personas de edades comprendidas entre los 15 y los 16 años trabajan como pescadores sin autorización de la autoridad competente.
- Uno o más pescadores menores de 18 años de edad trabajan de noche sin permiso de la autoridad competente.
- Uno o más pescadores menores de 18 años de edad desempeñan tareas potencialmente peligrosas para su salud, seguridad o moral.

Examen médico (artículos 10 a 12)

- Hay a bordo uno o más pescadores sin un certificado médico válido.
- Uno o más pescadores trabajan o desempeñan tareas a bordo de un buque pesquero en contradicción con una restricción contenida en un certificado médico.
- Uno o más certificados médicos no han sido expedidos por médicos debidamente calificados.

Dotación y horas de descanso (artículos 13 y 14)

- El número de pescadores o la calificación de éstos no se ajusta a los requisitos nacionales establecidos para los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, y no se cuenta con la autorización de la autoridad competente.
- Los pescadores sufren de fatiga.

Remuneración de los pescadores (artículo 23)

- Los pescadores que perciben un salario no han recibido un pago mensual ni ningún otro pago periódico durante un período prolongado de tiempo.

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

- La calefacción, la iluminación o la ventilación resultan inadecuadas o no funcionan correctamente.

Pautas para el control por el Estado del puerto

- Las instalaciones sanitarias resultan inadecuadas o no funcionan correctamente.
- El espacio de alojamiento o las instalaciones de esparcimiento de los pescadores no se mantienen en condiciones de limpieza y habitabilidad.
- Los pescadores están expuestos a niveles peligrosos de ruido, vibraciones y otros factores ambientales y químicos en las instalaciones de alojamiento o de esparcimiento o en los servicios de fonda.

Alimentos y agua (artículo 27)

- La cantidad y calidad de los alimentos y del agua potable no son adecuadas, y no tienen un valor nutritivo adecuado para los pescadores a bordo del buque.
- Las instalaciones de los servicios de fonda no son higiénicas o no son aptas para su finalidad, por otros motivos.

Atención médica (artículos 29 y 30)

- El capitán o patrón y/o el propietario del buque pesquero deniegan a uno o más pescadores la autorización para recibir tratamiento médico necesario en tierra.
- Hay pescadores que no tienen una protección de la salud adecuada, ni reciben atención médica a bordo del buque.
- No se encuentra a bordo una persona encargada de la atención médica o de los primeros auxilios, que tenga las calificaciones apropiadas, según lo dispuesto en la legislación nacional.
- No resultan suficientes los equipos o los suministros médicos.
- No existen instrucciones médicas ni otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para los pescadores.

Medidas a adoptar en caso de faltas de conformidad

- No se lleva a bordo una guía médica adaptada o aprobada por la autoridad competente ni una *Guía médica internacional de a bordo* (para los buques de eslora igual o superior a 24 metros).

Seguridad y salud en el trabajo (artículos 31 a 33)

- No hay pruebas de que se aplican los procedimientos que rigen a bordo en lo que respecta a la prevención de accidentes, lesiones y enfermedades profesionales (para los buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- Las medidas preventivas para evitar accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales no se aplican de conformidad con los procedimientos que rijan a bordo (para los buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- No se facilitan a los pescadores las ropas ni los equipos individuales de protección adecuados (para los buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- Hay pruebas de que uno o más pescadores no han recibido la formación básica aprobada en materia de seguridad (para los buques de eslora igual o superior a 24 metros).
- Hay pruebas de que no se ha impartido formación a uno o más pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán, ni sobre las medidas de seguridad pertinentes.
- Existen pruebas de que hay pescadores que trabajan en espacios cerrados, sin formación, sin instrucción adecuada o sin equipos de protección personal.
- Hay a bordo equipos e instalaciones eléctricos sin protección.
- Hay a bordo chigres y otros equipos con dispositivos rotatorios que no están dotados de las protecciones necesarias.

Pautas para el control por el Estado del puerto

Protección en caso de enfermedad, lesión o muerte de origen profesional (artículos 38 y 39)

- No existen medidas para brindar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte de origen profesional.

5.3. Evitar toda demora o inmovilización de un buque sin motivo razonable

Se debería procurar evitar, en la medida de lo posible, toda inmovilización o demora de un buque sin motivo razonable. Los PSCO y las autoridades del Estado del puerto deberían evaluar la importancia de cualquier falta de conformidad que afecte la seguridad y la salud a bordo, teniendo presentes las circunstancias de la travesía. Deberían velar por que se apliquen todas las medidas correctivas vitales para salvaguardar el buque o la seguridad o la salud de las personas a bordo, antes de permitir que el buque zarpe. Los PSCO podrán decidir que se aplase hasta el siguiente puerto de escala la reparación de las falta de conformidad que no sean vitales para la seguridad del buque o la salud de las personas a bordo, y que resulte imposible por razones técnicas o por causa del plan de navegación del buque. En esos casos, las autoridades portuarias deberían informar a las autoridades del siguiente puerto de escala, ya sea en el mismo país o en otro.

5.4. Cooperación del buque pesquero extranjero

El hecho de que un buque pesquero extranjero no coopere con los PSCO en el desempeño de sus funciones a tenor de lo dispuesto en los artículos 43 y 44 del Convenio núm. 188, denegándoles el acceso a bordo u obstaculizando sus inspecciones legítimas, debería comunicarse, de conformidad con los reglamentos nacionales del Estado del puerto, al representante marítimo, consular o diplomático más próximo al Estado del pabellón. El buque podrá ser inmovilizado hasta

Medidas a adoptar en caso de faltas de conformidad

que pueda ser sometido a una inspección satisfactoria, con miras a determinar si algunas de las condiciones a bordo son claramente peligrosas para la seguridad y la salud.

Anexo A

Contenido de un «documento válido» (artículo 41)

El documento válido deberá ser expedido por la autoridad competente de los Estados del pabellón del buque pesquero. Debería contener suficiente información para que los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto puedan verificar el grado de cumplimiento del Convenio.

El Convenio exige que el documento válido contenga, como mínimo:

- 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 sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), de la Organización Internacional del Trabajo, relativas a las condiciones de vida y de trabajo;
- la fecha de la inspección, y
- el período de validez (nota: el período de validez no deberá exceder de cinco años);
- el nombre del buque pesquero.

Si bien el Convenio no lo exige, se recomienda que el documento válido contenga asimismo la siguiente información:

- letras o números distintivos;
- puerto de matrícula;
- fecha de matrícula;

Pautas para el control por el Estado del puerto

- eslora o eslora total del buque;
- el arqueo bruto, si el arqueo bruto se utiliza con respecto a párrafos especificados en el anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros) del Convenio;
- 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, y
- 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 Organización Internacional del Trabajo, y si ha asignado determinadas responsabilidades en virtud del Convenio núm. 188 a las agencias de empleo privadas;
- toda exención, exclusión, equivalencia sustancial o variante que se aplique al buque, según lo permita la autoridad competente del Estado del pabellón.

Nota: A fin de evitar demoras indebidas, el 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, el funcionario encargado del control por el Estado del puerto debería ponerse en contacto con un representante del Estado del pabellón.

Anexo B

Datos que deben figurar en todo acuerdo de trabajo del pescador, de conformidad con el anexo II del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)

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, según el caso, en un convenio colectivo:

- a)* nombres y apellidos del pescador, fecha de nacimiento o edad, y lugar de nacimiento;
- b)* lugar y fecha de celebración del acuerdo;
- c)* nombre del buque o de los buques pesqueros y número de registro del buque o de los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el interesado;
- d)* nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e)* viaje o viajes que se vayan a emprender, en el caso de que se pueda determinar ese dato al celebrarse el acuerdo;
- f)* funciones para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g)* de ser posible, lugar y fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h)* víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- i)* importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, porcentaje de su participación en especie y método adoptado para

Pautas para el control por el Estado del puerto

el cálculo del mismo, o importe de su salario y porcentaje de su participación y 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)* terminación del acuerdo y condiciones correspondientes, a saber:
 - si el acuerdo se ha concertado para un período de duración determinada, la fecha de expiración;
 - 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;
 - si el acuerdo se ha celebrado por un período 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)* protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- l)* monto de las vacaciones anuales pagadas o fórmula empleada para calcularlo, cuando proceda;
- m)* cobertura y 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)* derecho de repatriación del pescador;
- o)* una referencia al convenio colectivo aplicable, cuando proceda;
- p)* períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas; y
- q)* todo otro dato que la legislación nacional pueda exigir.

Anexo C

Cuadro de requisitos para los buques pesqueros, de conformidad con el anexo III (Alojamiento a bordo de buques pesqueros) del Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188). Las cifras entre paréntesis corresponden al párrafo pertinente del anexo III del Convenio núm. 188; el uso del arqueo bruto se indica en caracteres en cursiva.

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Proyecto y construcción	<p>Altura libre</p> <p>Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente. (13)</p>	<p>La altura libre mínima permitida en todos los espacios en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros. (La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (15)</p>

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto superior a 950
Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento	No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa. (16)	No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tenderos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente contruidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas. (17)

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto superior a 950
Aislamiento	<p>Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados; los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y uniones deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente. (18)</p>	
Otras disposiciones	<p>Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infectadas de mosquitos. (19)</p>	

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias. (20)		
Ruido y vibraciones	La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes. (21)	La autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones. (22)

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Ventilación	Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo. (23) Los mecanismos de ventilación u otras medidas deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco. (24)	Los buques deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, el cual deberá regularse de tal manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque. (25)
Calefacción y aire acondicionado	Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente caleccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas. (26)	Se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado, con excepción de los buques pesqueros

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
	<p>que operen exclusivamente en zonas tropicales. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan. (27)</p> <p>Se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y las salas de control central de máquinas, con excepción de los buques pesqueros que operen regularmente en zonas donde las condiciones climáticas templadas no lo requieran. (28)</p>	

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto superior a 950
Iluminación		
En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada. (29)	Los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente. (34)	
Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la luz artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberán preverse medios para bloquear dicha luz. (30)		
Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio. (31)		
Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia. (32)		

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto superior a 950
Cuando en un buque no se disponga de alumbrado de emergencia para iluminar los comedores, pasillos y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente. (33)		
Dormitorios	Disposiciones generales	Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje. (35)

<p>Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950</p>
<p>Superficie El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque. (36)</p>	<p><i>La superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados. (37)</i></p> <p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 metros cuadrados la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (39)</i></p>	<p><i>La superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados. (38)</i></p> <p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,5 metros cuadrados la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (39)</i></p>
<p>El número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá</p>		

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Personas por dormitorio	<p>En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis. (40)</p> <p>En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados. (42)</p>	<p><i>permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado. (41)</i></p> <p><i>Los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado. (43)</i></p>

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Otras disposiciones	<p><i>Las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros. (46)</i></p> <p><i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (47)</i></p> <p><i>Se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla. (49)</i></p> <p>El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación. (44)</p> <p>Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado. (45)</p> <p>Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir. (48)</p>	

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente. (50)		
Comedores	<p>Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje. (51)</p> <p>Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios. (52)</p> <p><i>Los comedores deberán estar separados de los dormitorios.</i> (53)</p> <p><i>Los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.</i> (55)</p>	

<p>Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950</p>
<p>Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento. (54)</p>	<p>Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable. (56)</p>	<p><i>Todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos. (61)</i></p>
<p>Bañeras o duchas, retretes y lavabos</p>	<p>Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable. (56)</p>	<p><i>Todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos. (61)</i></p>

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable. (57)	<i>(La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y al menos de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.) (62)</i>	
Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse. (58)		

<p>Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950</p>
<p>Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, éstas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento. (59)</p> <p>Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante. (60)</p>		
<p>Lavanderías</p>	<p>En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque. (63)</p>	<p><i>Deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa. (64)</i></p> <p><i>Se emplazarán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa. (65)</i></p>

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados	Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado. (66)	<i>Se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas. (67)</i>
Otras instalaciones	Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos. (68)	
Ropa de cama, vajilla y artículos diversos	A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiadas. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador. (69)	

<p>Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950</p>
<p>Instalaciones de recreo</p>	<p>Se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo. (70)</p>	
<p>Instalaciones de comunicación</p>	<p>En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero. (71)</p>	

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Cocina y despensa	<p>Deberá disponerse de cocinas separadas. (74)</p> <p>Se deberá disponer de una despensa y un refrigerador o de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura. (77)</p>	
<p>En todo barco pesquero deberán preverse equipos para cocinar los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada. (72)</p>	<p>La cocina o las instalaciones destinadas a cocinar los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas. (73)</p> <p>Cuando se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio</p>	

<p>Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300</p>	<p>Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950</p>
<p>que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior. (75)</p> <p>Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura. (76)</p>	<p>Alimentos y agua potable</p>	<p>El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje.</p>

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria. (78)		
La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a las normas mínimas de calidad y cantidad de los alimentos y del agua que deban suministrarse a bordo. (79)		

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Condiciones de limpieza y habitabilidad	<p>Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento. (80)</p> <p>La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas. (81)</p> <p>Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario. (82)</p>	

Pautas para el control por el Estado del puerto

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Inspecciones por el capitán o patrón	<p>La autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que:</p> <ul style="list-style-type: none">a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente; yc) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.	<p>Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta. (83)</p>

Todas las embarcaciones pesqueras nuevas con cubierta	Sólo los buques de eslora igual o superior a 24 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 26,5 metros o de arqueo bruto igual o superior a 300	Sólo los buques de eslora igual o superior a 45 metros, de eslora total o máxima igual o superior a 50 metros o de arqueo bruto igual o superior a 950
Excepciones	<p>La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones de este anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo. (84)</p>	

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)

Con frecuencia, aquéllos que trabajan a bordo de buques pesqueros se enfrentan a peligros extraordinarios e imprevisibles, y trabajan a menudo durante horarios prolongados y en condiciones difíciles. El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), de la OIT tiene por objeto asegurar que tengan unas condiciones de trabajo decentes en lo que respecta a los requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros; las condiciones de servicio; el alojamiento y la alimentación; la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, y la atención médica y la seguridad social. También prevé la inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de buques pesqueros mientras dichos buques se encuentren en puertos extranjeros.

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), contenidas en este volumen son un recurso internacional muy útil para cumplir estas responsabilidades del Estado del puerto previstas por el Convenio núm. 188. Estas pautas se han elaborado con el fin de ayudar a las administraciones del Estado del puerto a cumplir efectivamente sus responsabilidades establecidas en el Convenio núm. 188 y a armonizar las inspecciones de los buques pesqueros extranjeros que entren en sus puertos.

ISBN 978-92-2-325357-8



9 789223 253578