



Organización de las Naciones  
Unidas para la Alimentación  
y la Agricultura

# — Uniendo esfuerzos para forjar el futuro del sector pesquero

Promoción de la seguridad y el trabajo digno en  
las pesquerías por medio de la aplicación de normas  
internacionales



Organización  
Internacional  
del Trabajo



OMI

ORGANIZACIÓN  
MARÍTIMA  
INTERNACIONAL



# **Uniendo esfuerzos para forjar el futuro del sector pesquero**

Promoción de la seguridad y el trabajo digno en las pesquerías por medio de la aplicación de normas internacionales

# Índice

<b>Agradecimientos</b>	<b>2</b>
<b>1. El contexto</b>	<b>3</b>
<b>2. Acuerdo de Ciudad del Cabo de sobre la implementación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977</b>	<b>5</b>
<b>3. Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros, 1995 (STCW-F)</b>	<b>8</b>
<b>4. Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca, 2007 (C188)</b>	<b>10</b>
<b>5. Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP) de la FAO, 2009</b>	<b>13</b>
<b>6. Instrumentos voluntarios sobre la seguridad en el mar de FAO-OIT-OMI</b>	<b>16</b>
<b>7. Conclusiones</b>	<b>19</b>
<b>8. Anexo – Listados del apéndice de países, por orden alfabético, que han ratificado los acuerdos CTA, STCW-F, C188 y AMERP</b>	<b>20</b>
<b>9. Referencias</b>	<b>21</b>

## Agradecimientos

El presente folleto ha sido preparado por Mariaeleonora D'Andrea y Raymon van Anrooy (FAO), con las valiosas contribuciones de Brandt Wagner (OIT), Sandra Rita Allnutt, Ismael Cobos Delgado y Brice Martin-Castex (OMI). También cabe agradecer la importante colaboración de Eszter Hidas (FAO), Yugraj Yadava (BOBP-IGO), Tahiana Fajardo Vargas y Ari Gudmundsson (The Pew Charitable Trusts).





## 1. El contexto

Las pesquerías de captura son el pilar de muchas comunidades costeras y contribuyen en las economías locales, con la generación de empleo y la seguridad alimentaria. Se estima que trabajan más de 39 millones de personas en las pesquerías de captura de todo el mundo. Asimismo, el comercio de productos pesqueros es uno de los sectores más dinámicos, ya que el 38 por ciento de la producción pesquera global forma parte del comercio internacional.

Sin embargo, la pesca es uno de los trabajos más peligrosos del mundo, lo que se ve reflejado también en altos índices de accidentes y muertes en la mayoría de los países. Si bien hay más concientización y mejores prácticas, el creciente aumento de personas que trabajan en las pesquerías de captura de todo el mundo ha contribuido a aumentar el número de muertes de pescadores. Es difícil saber las cifras exactas, ya que la notificación de estas no siempre es constante, pero un cálculo prudente sugiere un índice anual de muertes en el sector pesquero de 80 pescadores por cada 100 000. Teniendo en cuenta el índice actual de muertes, esto implica que, cada hora, casi cuatro pescadores pierden la vida en el trabajo. Y es incluso más alta la cantidad de pescadores que sufren lesiones o enfermedades a causa del trabajo. Estas muertes y accidentes tienen un gran impacto sobre las familias de los pescadores, en las tripulaciones y comunidades pesqueras, y las tareas de búsqueda y rescate marítimas.

La seguridad en el mar y las condiciones laborales a bordo de los buques pesqueros se relacionan con las decisiones sobre la ordenación pesquera y con el estado y la salud de los recursos pesqueros. Debido a la reducción de los recursos pesqueros de las pesquerías y a la sobrepesca en aguas costeras, los pescadores tienden a adentrarse más en el mar y a permanecer allí más tiempo. Esto aumenta la exposición de los pescadores a los distintos peligros. Asimismo, los buques

pesqueros de pequeña escala que operan en la costa no están contruidos para soportar las condiciones del mar, lo que crea más riesgos de seguridad. Además, en el caso de los buques de pesca industrial a gran escala, que suelen permanecer en el mar durante semanas o meses, las condiciones laborales y de vida de la tripulación suelen ser deficientes. Las normas de seguridad se siguen menos cuando el trabajo se realiza en circunstancias peligrosas y estresantes durante la noche y con malas condiciones climáticas. El espacio vital de la tripulación es mínimo, y las horas de descanso, muchas veces son escasas. Por lo general, la tripulación pesquera carece de salud como de seguridad laboral y protección contra accidentes. Existen evidencias sobre las condiciones laborales y de vida de la tripulación a bordo de los buques pesqueros que practican la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Frente a la disminución de los ingresos debido a la sobreexplotación de recursos y a la pesca INDNR, los propietarios de buques tienden a recortar los costos operativos (como mano de obra, alimento, dispositivos de salvamento y seguros) en detrimento de la seguridad de la tripulación.

La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) han desarrollado e implementado diversos instrumentos internacionales que proporcionan un marco legal sólido para la pesca responsable, la seguridad de los pescadores y de los buques pesqueros, y el aseguramiento de condiciones laborales y de vida dignas en las pesquerías.

El presente folleto proporciona un resumen general de cuatro instrumentos internacionales de carácter obligatorio para la pesca (convenios y acuerdos), que promueven la seguridad de los pescadores y de los buques pesqueros, la capacitación de los pescadores, las



condiciones laborales y de vida dignas, y las operaciones pesqueras responsables y seguras.

El presente folleto ha sido preparado por la OMI, la OIT y la FAO para brindarles orientación a las personas responsables de formular políticas y tomar decisiones, y a otras partes interesadas de las pesquerías, el sector marítimo y el sector laboral con miras a promover la ratificación e implementación de los siguientes instrumentos para las pesquerías:

1. Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977:

2. el Convenio Internacional para las Normas de Capacitación, Certificación y Guardia del Personal de Buques Pesqueros (STCW-F) de la OMI, 1995;
3. el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188) de la OIT, 2007;
4. el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP) de la FAO, 2009.

Asimismo, esta información se proporciona mediante instrumentos voluntarios, como el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO de 1995, diversos códigos de seguridad, recomendaciones de seguridad y directrices técnicas y relativas a la implementación.





## 2. Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977

### ¿Qué es?

El acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) fue adoptado por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de los Buques Pesqueros, realizada del 9 al 11 de octubre de 2012 en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, con el patrocinio de la Organización Marítima Internacional (OMI). El acuerdo actualizó algunas de las disposiciones del Protocolo de



Torremolinos de 1993 y del Convenio Internacional para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977, los cuales nunca entraron en vigor.

El objetivo general del CTA es garantizar la seguridad de los buques pesqueros y de su tripulación (incluidos los observadores de las pesquerías) estipulando estándares mínimos internacionales relativos al diseño, la construcción, el equipamiento y las inspecciones de los buques pesqueros. El CTA refleja las disposiciones del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), que aborda de manera única el sector de la marina mercante.

### ¿Por qué ser Parte del acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI?

El acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI es fundamental para mejorar la seguridad a bordo de los buques pesqueros. El CTA fomenta la aplicación de normas de seguridad aprobadas para los buques pesqueros (extranjeros y nacionales) que operen en las aguas bajo la jurisdicción de los países que ratifiquen el acuerdo, además de las flotas nacionales que operen en alta mar

o en las aguas bajo la jurisdicción de cualquier otro Estado. También reduce el riesgo para los observadores de las pesquerías y para la tripulación nacional a bordo de buques pesqueros extranjeros y posibilita la inspección de estos últimos. Es fundamental que más países sean Partes del CTA para que el instrumento entre en vigor. La amplia ratificación e implementación del CTA ayudará a reducir la brecha que existe actualmente entre marinos mercantes y pescadores en cuanto a las normas de seguridad.

Como Estados del pabellón, Estados rectores del puerto, Estados ribereños, Estados proveedores de mano de obra y como Estados de mercado, los países tienen una serie de beneficios en su ratificación.

Los Estados del pabellón pueden mostrar su compromiso político y su responsabilidad brindando la seguridad a bordo de los buques pesqueros que llevan sus banderas. Además, al programar inspecciones de acuerdo con la disposición del CTA, los Estados del pabellón y los Estados del puerto pueden instar a los propietarios de buques, funcionarios, tripulantes y organizaciones reconocidas (sociedades de clasificación) a adoptar las normas de seguridad aprobadas y a garantizar su cumplimiento.

En el caso de los Estados ribereños y los Estados proveedores de mano de obra, la ratificación del acuerdo y su implementación mejorarán las condiciones laborales y de vida de sus ciudadanos embarcados en los buques. Se disminuirá el riesgo de accidentes y colisiones dentro de sus aguas, lo que reducirá los posibles costos que suponen las operaciones de búsqueda y rescate, además de los riesgos de contaminación, por lo que impactarán positivamente sobre el presupuesto.



Al mismo tiempo, ratificar el CTA puede tener un impacto positivo sobre la lucha contra la pesca INDNR al aumentar la posibilidad de realizar inspecciones a los buques y posibilitar la detección de este tipo de pesca.

La disposición que termina con el trato favorable les da a los países que son Partes del acuerdo la autoridad para realizar inspecciones a los buques pesqueros con pabellón extranjero que ingresan a sus puertos. De esta manera, también pueden inspeccionar los buques pesqueros de un Estado que no ha ratificado el acuerdo. Esta disposición fomenta la igualdad de condiciones en el sector pesquero.

### Alcance y aplicación

El CTA aplica solo a los buques pesqueros de 24 metros de largo, con un arqueo bruto que sea equivalente o superior a los 300<sup>1</sup> y con derecho a ser abanderados por la Parte.

Si bien la mayoría de las disposiciones del CTA aplican solo a los buques recién construidos, algunas aplican a los buques nuevos y existentes. Además, el acuerdo permite la implementación progresiva en el caso de las disposiciones relativas a los equipos de radiocomunicación que forman parte de los dispositivos de salvamento (que no se muestran en el cuadro 1),

Cuadro 1. Orientación sobre la implementación en fases de las disposiciones del CTA

Capítulo	Contenido	Aplicación		Plazo para implementarlo	Opciones de exclusión
		Nueva	Existente		
II	Construcción	✓		Cuando entre en vigor	✓
III	Estabilidad	✓		Cuando entre en vigor	✓
IV	Maquinaria	✓		Cuando entre en vigor	✓
V	Seguridad contra incendios	✓		Cuando entre en vigor	✓
VI	Protección de la tripulación	✓		Cuando entre en vigor	✓
VII	Dispositivos de salvamento	✓	✓	Como máximo, cinco años después de la entrada en vigor	✓
VIII	Procedimientos de emergencia	✓	✓	Como máximo, cinco años después de la entrada en vigor	✓
IX	Radio comunicaciones	✓	✓	Como máximo, diez años después de la entrada en vigor	✓
X	Equipo de navegación	✓	✓	Como máximo, cinco años después de la entrada en vigor	✓

Adaptado de PEW, 2019.

los procedimientos de emergencia, los equipos de radiocomunicaciones y los de navegación. Las Partes pueden decidir también excluir a los buques de 24 y más metros de largo, con derecho a ser abanderados por ellos, siempre que estos operen en aguas costeras, en una zona de pesca común o en la zona económica exclusiva (ZEE) del Estado. En el cuadro 1, se proporciona un resumen de la implementación progresiva y de las opciones de exclusión.

Para verificar la seguridad de los buques, el acuerdo prevé realizar una evaluación y una inspección de estos. La administración del Estado del pabellón, un evaluador reconocido o una organización nominada para ese fin pueden realizar estas inspecciones. Después de una inspección exitosa, se emitirá un Certificado internacional de seguridad de los buques pesqueros, acompañado por un Registro de equipos. La validez de dicho certificado no puede superar los cinco años. En caso de que la administración del Estado decida eximir a los buques del cumplimiento de determinadas disposiciones, se emitirá un Certificado internacional de exclusión de los buques pesqueros.

El acuerdo incluye únicamente a cerca del 2 por ciento de las flotas pesqueras del mundo y excluye a los buques pesqueros de menos de 24 metros de largo. En la sección 6 del presente folleto, se proporcionan detalles sobre los instrumentos voluntarios para promover la seguridad de los buques medianos (de 12 a 24 metros de largo) y la de los pequeños (menos de 12 metros de largo).

### Contenido

El CTA incluye disposiciones relativas a los estándares de diseño, construcción y equipamiento de los buques pesqueros de 24 y más metros de largo.

El capítulo I aborda las disposiciones generales. La parte A del capítulo mencionado contiene especificaciones sobre la aplicación del acuerdo y proporciona una visión general de distintas definiciones. La parte B detalla las modalidades de inspección y evaluación de los dispositivos de salvamento y otros equipos, las instalaciones y estructuras radioeléctricas, las máquinas y los equipos. Asimismo, la parte B proporciona una visión general sobre la emisión o el refrendo del Certificado internacional de seguridad de los buques pesqueros.

<sup>1</sup> El Artículo 2 de la regulación 1 les brinda a las administraciones los valores de referencia que se pueden aplicar entre la longitud y el arqueo bruto.



Los capítulos II a X tienen como objetivo brindar especificaciones para la construcción y operación de buques pesqueros para garantizar que sean herméticos y estancos a la intemperie, estables y aptos para navegar.

Además, se incluyen disposiciones relativas a la maquinaria y a los aparatos eléctricos para minimizar el peligro para los trabajadores a bordo. El CTA brinda más detalles sobre los métodos de construcción para reducir el riesgo de incendios y para garantizar la disponibilidad a bordo del buque de dispositivos de detección, combate y extinción de incendios.

El acuerdo prevé la protección de la tripulación en virtud de la disposición relativa a las aberturas de la cubierta, la instalación de barandas y pasajes debajo de la cubierta, para garantizar que los tripulantes puedan operar y moverse de forma segura a bordo del buque. El acuerdo especifica, en el capítulo VII, los dispositivos de salvamento que deberán tenerse a bordo del buque, incluidas las embarcaciones de supervivencia y los chalecos salvavidas. En caso de emergencia, el acuerdo establece los procedimientos a seguir y los requisitos relativos a las alarmas de emergencia y al cuadro de obligaciones, por ejemplo, en qué parte del buque deberá situarse y qué información incluirá. El acuerdo también especifica capacitaciones y simulacros relativos al abandono del buque. Asimismo, especifica la responsabilidad de la administración del Estado del pabellón en torno a la implementación de medidas que garanticen la capacitación adecuada de los tripulantes sobre los distintos procedimientos de emergencia antes de partir.

El capítulo IX del acuerdo detalla los requisitos en términos de las radiocomunicaciones con las que deberá contar el buque, su mantenimiento y fuente de energía, además de la presencia a bordo de personal calificado y motivado encargado de la radiocomunicación. El capítulo final presenta los equipos y sistemas de navegación que ha de llevar a bordo el buque, incluido el equipo de señalización reglamentario.

## ¿Cómo ser Parte del acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI?

Los países pueden presentar su instrumento ratificatorio al Secretario General de la OMI. Previa solicitud, la OMI puede proporcionar asistencia técnica y legal durante el proceso de ratificación e implementación. Al ratificar el acuerdo, los Estados deben comunicar la cantidad de buques pesqueros de 24 y más metros de largo que operan en alta mar.

Existen diversos recursos sobre cómo calcular la cantidad existente de este tipo de buques. Una resolución del Comité para la Seguridad Marítima de la OMI<sup>2</sup> especifica los procedimientos. Si el Estado ratificador fuera Parte del acuerdo de cumplimiento de la FAO,<sup>3</sup> entonces la Secretaría de la FAO puede proporcionar la cifra. También es posible que la cantidad de buques esté disponible en las bases de datos de los Organismos Regionales de Pesca (ORP); el registro mundial de buques pesqueros; buques de pesca, transporte refrigerado y suministro (registro mundial); el sistema mundial integrado de información de transporte de la OMI (GISIS); u otras bases de datos marítimas internacionales.

**Estado:** El acuerdo aún no ha entrado en vigor. El CTA entrará en vigor en los 12 meses posteriores a la ratificación del acuerdo por parte de como mínimo, 22 Estados con al menos 3 600 buques pesqueros en altamar.

En octubre de 2019, 48 países firmaron la Declaración de Torremolinos,<sup>4</sup> en virtud de la cual expresaron públicamente su decisión de ratificar el acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 antes del 10º aniversario de su creación (el 11 de octubre de 2022), a fin de lograr que el acuerdo entre en vigor. A la fecha, 14 países miembros han ratificado el acuerdo (OMI, 2020).

### Otros materiales relevantes

- Texto consolidado del acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI
- El Acuerdo de Ciudad del Cabo explicado

**Para obtener información, escriba a:**

[fvs@imo.org](mailto:fvs@imo.org)

<sup>2</sup> La resolución del Comité para la Seguridad Marítima .364 (92), adjunta en el anexo 5 del acuerdo de Ciudad del Cabo, especifica los procedimientos y se puede ver aquí:

[www.imo.org/es/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-](http://www.imo.org/es/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Maritime-Safety-Committee-)

<sup>3</sup> La cifra específica se puede calcular por medio del registro de autorización de buques en alta mar, disponible aquí:

[www.fao.org/figis/vrmf/hsvar/](http://www.fao.org/figis/vrmf/hsvar/) - para los países que son Partes del acuerdo destinado a promover el cumplimiento con las medidas de gestión y conservación internacionales por parte de los buques pesqueros en alta mar (Acuerdo de Cumplimiento de la FAO).

<sup>4</sup> El texto de las resoluciones está disponible en el siguiente enlace:

[www.imo.org/es/Publications/Pages/Home.aspx](http://www.imo.org/es/Publications/Pages/Home.aspx)

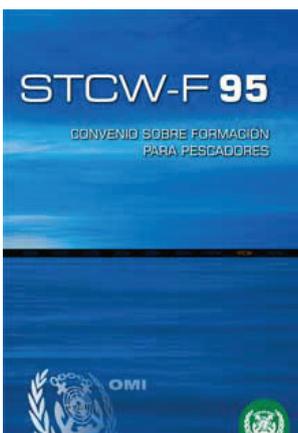




### 3. Convenio internacional de la OMI sobre Normas de formación, titulación y guardia para el personal de buques pesqueros, 1995 (STCW-F)

#### ¿Qué es?

La OMI adoptó el Convenio Internacional sobre Normas de Capacitación, Certificación y Guardia del Personal de Buques Pesqueros (STCW-F) en 1995. El STCW-F de 1995 es un tratado de carácter obligatorio, en virtud del cual se establecen los requisitos mínimos de certificación y capacitación de la tripulación de buques pesqueros marítimos, con el objeto de promover la seguridad de la vida en el mar y la protección del entorno marino, teniendo en cuenta la naturaleza única del sector pesquero y del entorno de trabajo en la pesca.



En general, este convenio aplica al personal de buques pesqueros marítimos y, en particular, a capitanes y oficiales en el servicio de cubierta de buques pesqueros de 24 y más metros de largo, y a oficiales en el servicio de máquinas de buques pesqueros cuya potencia propulsora principal sea igual o superior a 750 kW.

#### ¿Por qué ser una Parte del convenio STCW-F de la OMI?

El STCW-F de 1995 es una pieza clave en la promoción de la seguridad de la vida en el mar, ya que consolida el marco necesario para garantizar la dotación de personal debidamente calificado en el sector pesquero. La dotación de personal más calificado y mejor capacitado reducirá las probabilidades de accidentes mortales y, por ende, disminuirá la cantidad de muertes en el mar y mejorará la seguridad general de las operaciones de pesca.

El STCW-F respalda la armonización de las calificaciones estableciendo un nivel de capacitación mínimo para todos los trabajadores a bordo de buques pesqueros alcanzados por el convenio. Esto, a su vez, facilita la libre movilidad de los trabajadores entre los distintos países que han ratificado e implementado el STCW-F y promueve la igualdad de condiciones en el sector. En la mayoría de las flotas pesqueras de alta mar (como buques pelágicos con red de arrastre, buques atuneros palangreros y cerqueros con jareta), el porcentaje de trabajadores migrantes ha aumentado rápidamente en las últimas décadas. Recientemente, en el sector de buques de pequeña escala, la cantidad de trabajadores migrantes también ha crecido, ya que en algunos países es difícil encontrar personas jóvenes que estén interesadas en trabajar en el sector pesquero. Las barreras del idioma y los desafíos de comunicación que surgen a bordo a raíz de esto resaltan la necesidad que existe de capacitar debidamente a toda la tripulación para que esta posea las competencias necesarias para realizar su trabajo, ya que este tipo de trabajo supone una fuerte dependencia entre los compañeros de trabajo.

Asimismo, la amplia ratificación y cumplimiento del instrumento reducirá el costo de las operaciones de búsqueda y rescate, y de los costos administrativos relacionados.

#### Alcance y aplicación

En general, el STCW-F aplica al personal que trabaja a bordo de buques pesqueros marítimos con derecho a ser abanderados por una Parte.

El STCW-F no solo contiene disposiciones obligatorias relativas a la certificación de capitanes, oficiales, ingenieros y operadores de radio de buques pesqueros, sino también disposiciones importantes sobre



capacitaciones básicas de seguridad que se aplican a todo el personal de los buques pesqueros, además de disposiciones relativas a la guardia. Una Parte contratante puede determinar la nulidad parcial o total de determinadas disposiciones (regulaciones II/3, II/4 y II/5 y el requisito del empleo del idioma inglés) con respecto al personal de buques pesqueros de menos de 45 metros de largo que operen solo desde sus puertos y que pesquen dentro de los límites de sus aguas.

## Contenido

El STCW-F consta de 15 artículos, un anexo que contiene regulaciones técnicas, tres apéndices y nueve resoluciones. El convenio establece requisitos mínimos de certificación y capacitación para la tripulación de buques pesqueros marítimos, que los países tienen la obligación de cumplir, o bien superar. El capítulo I del anexo contiene “Disposiciones generales”, y el capítulo II aborda la “Certificación de capitanes, oficiales, ingenieros y operadores de radio”. El capítulo III enumera los requisitos básicos de capacitación sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros. En este contexto, el personal de los buques pesqueros deberá recibir capacitación o instrucciones básicas, antes de ser asignado a cualquier tarea a bordo, y deberá cumplir con el estándar de competencias adecuado en las áreas siguientes:

- técnicas de supervivencia personal, incluida la colocación de chalecos salvavidas y, si corresponde, trajes de inmersión;
- prevención y combate de incendios;
- procedimientos de emergencia;
- procedimientos básicos de primeros auxilios;
- prevención de contaminación marina; y
- prevención de accidentes a bordo.

Es responsabilidad de la Parte contratante determinar si las disposiciones aplican al personal de buques pesqueros pequeños o al personal que ya trabaja en los buques pesqueros y, en cualquier caso, el alcance de estas.

Por último, el capítulo IV detalla los requisitos que deberán cumplirse en relación con la guardia de navegación a bordo del buque pesquero.

El subcomité de factor humano, formación y guardia de la OMI está revisando extensivamente el STCW-F (marzo de 2020) para alinear los estándares del convenio al estado actual del sector pesquero y para poner a disposición un instrumento efectivo, que contribuirá al abordaje de los importantes desafíos del sector. Se espera que esta revisión incorpore más información, incluidas asociaciones con la sostenibilidad y con las disposiciones del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT y el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO (CCRF).

## ¿Cómo ser Parte del convenio STCW-F de la OMI?

Los Estados pueden convertirse en Partes del convenio presentando un instrumento para tal fin ante el Secretario General de la OMI.

**Estado:** Entró en vigor el 29 de septiembre de 2012.

### Otros materiales relevantes

- Página web del convenio de STCW-F de la OMI de 1995
- FAO/OIT/OMI: documento orientativo sobre capacitación y certificación del personal de buques pesqueros

**Para obtener más información, escriba a:** [AAMiti@imo.org](mailto:AAMiti@imo.org)





## 4. Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca, 2007 (C188)<sup>5</sup>

### ¿Qué es?

Con el objeto de promover el trabajo digno para todos y proporcionar un estándar mundial para los trabajadores del sector pesquero, en 2007, la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo en la pesca (C188). El convenio constituye un instrumento legal internacional clave que establece estándares mínimos relativos a las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques pesqueros. El convenio entró en vigor en 2017. Este se complementa con la Recomendación sobre el Trabajo en la Pesca (R199), que les proporciona más orientación a los países sobre cómo implementar el convenio n.º 188.

### ¿Por qué ser parte del Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT?

En el caso de los Estados del pabellón, la ratificación del C188 y su implementación mejorarán las condiciones laborales y de vida de los trabajadores nacionales y extranjeros a bordo de los buques. En el caso de los Estados ribereños y los Estados rectores del puerto, la ratificación del C188 y su implementación mejorarán las condiciones laborales y de vida de los pescadores a bordo de los buques de pesca comercial con pabellón extranjero que visitan sus puertos o que operan en las aguas de sus costas. Los Estados del mercado que ratifiquen el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca pueden demostrarles a los consumidores que el pescado que se vende en sus mercados ha sido capturado bajo condiciones de trabajo seguras y dignas. La amplia ratificación e implementación del C188 fomenta la igualdad de condiciones en el sector y puede disminuir los riesgos asociados con las condiciones laborales indignas en la actividad (incluida la esclavitud). La

mejora de las condiciones de salud y seguridad de los pescadores puede significar una reducción de los costos asociados con la compensación en los casos en que se produzcan accidentes laborales. Asimismo, mejores condiciones laborales implican mejores índices de retención y reclutamiento de trabajadores en el sector.

### Alcance y aplicación

El convenio aplica a todas las operaciones de pesca comercial. Excluye la pesca recreativa y de subsistencia.

El convenio aplica a todos los tipos de buques o barcos usados para la pesca comercial. Además, se proporcionan requisitos más estrictos para los buques de 24 metros y más de largo, y para aquellos que permanecen en el mar durante un mínimo de tres días. Los buques que se usan únicamente para el transporte y procesamiento de pescado suelen estar cubiertos por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, según enmienda.<sup>6</sup>

Los Estados ratificatorios deben designar una autoridad competente, establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades correspondientes a nivel nacional y local, según corresponda, y definir sus funciones y responsabilidades en virtud del convenio. Deben poner en práctica un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del convenio, entre ellos (según corresponda), inspecciones, notificación, monitoreo, procedimientos de gestión de quejas, penalidades y medidas correctivas adecuadas, de acuerdo con las regulaciones o leyes nacionales. En el caso de los buques que permanecen en el mar durante más de tres días, que tienen 24 y más metros de largo o que suelen

<sup>5</sup> Si bien esta sección resume los contenidos del convenio, se recomienda leer el texto completo para comprender todo su alcance y su contenido. La OIT ha realizado varias publicaciones sobre el convenio, las cuales se pueden encontrar en [www.ilo.org/fishing](http://www.ilo.org/fishing)

<sup>6</sup> Si hay dudas respecto de si un buque practica la pesca comercial, la determinación deberá tomarla la autoridad competente tras ser consultada.



navegar a grandes distancias de la costa, deberán emitir un documento válido que declare que el buque haya sido inspeccionado para confirmar su cumplimiento conforme las disposiciones del convenio. Se han creado lineamientos específicos en torno a la inspección de los Estados del pabellón para brindarles más orientación a los Estados ratificatorios sobre el diseño de un sistema de inspección de las condiciones laborales y para servir de referencia para las inspecciones a bordo del buque (OIT, 2017). El convenio aplica a todos los buques de pesca comercial abanderados por un Estado ratificatorio. Asimismo, establece un principio que termina con el trato favorable, en virtud del cual se garantiza que los buques pesqueros abanderados por cualquier Estado del pabellón que no haya ratificado el convenio no recibirá un trato más favorable que los buques pesqueros abanderados por un Estado miembro que sí lo haya ratificado. Por ende, un Estado rector del puerto que haya ratificado el convenio podrá realizar una inspección a un buque extranjero visitante para confirmar el cumplimiento con los requisitos del convenio. El Estado rector del puerto podrá tomar las medidas necesarias para rectificar todas aquellas condiciones a bordo del buque que constituyan un peligro evidente para la seguridad o para la salud.

En las Directrices para los oficiales de control del Estado rector del puerto, se abordan los procedimientos a seguir en este tipo de inspecciones (OIT, 2010).

## Contenido

El convenio consta de nueve partes distintas, en las cuales se detallan las definiciones y disposiciones generales, y se especifican en mayor profundidad los requisitos mínimos, las condiciones de servicio, alojamiento y alimentos, la atención médica, la protección de la salud y el seguro social y, por último, hay una parte dedicada al cumplimiento y a su ejecución.

El convenio establece que la edad mínima para trabajar en un buque pesquero es de 16 años, o 15 para las personas que no estén sujetas a escolarización obligatoria y que participen en capacitaciones vocacionales en la pesca, o bien que realicen tareas livianas durante las vacaciones escolares. Cuando las autoridades nacionales deciden que determinadas operaciones pesqueras son demasiado peligrosas, la edad mínima para realizar dichas operaciones puede ascender a los 18 años. El convenio aclara que ningún pescador podrá trabajar a bordo de un buque pesquero sin contar con un certificado médico válido. La autoridad competente deberá determinar la naturaleza de la evaluación médica y la forma y el contenido de los

certificados médicos. Podrán concederse excepciones al requisito de evaluaciones y certificados médicos a los pescadores que trabajen a bordo de buques de menos de 24 metros de largo y que permanezcan en el mar durante menos de tres días.

El convenio exige que los buques cuenten con una cantidad suficiente de tripulantes y que los pescadores se tomen períodos de descanso con regularidad, los cuales deberán durar el tiempo necesario como para mantenerse sanos y seguros. Se establecen requisitos adicionales para los buques de más de 24 metros de largo y para los buques que permanezcan en el mar durante más de tres días. Los pescadores deberán contar con un acuerdo de trabajo que esté firmado por escrito y el cual comprendan. El propietario del buque tiene la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador cuente con un acuerdo de trabajo por escrito, que esté firmado tanto por el pescador como por el propietario del buque pesquero o bien por un representante autorizado de este último. Cada buque deberá tener una lista de la tripulación en la que consten los detalles de los pescadores embarcados. Deberá entregarse una copia de esta lista a una persona designada en tierra, antes o inmediatamente después de que el buque abandone el puerto.

Los pescadores que perciban salario deberán recibir un pago mensual o regular. Deberán contar con los medios para transferir una parte o la totalidad del pago recibido, incluidos adelantos, a sus familias sin costo alguno. El convenio exige repatriar a los pescadores cuando finalice su acuerdo de trabajo, o por otros motivos específicos. El propietario del buque pesquero será quien asuma el costo de repatriación; si el propietario no lo hiciera, deberá hacerlo el Estado del pabellón.

Los buques pesqueros deberán contar con equipos y suministros médicos y deberán tener al menos un pescador a bordo que sepa cómo usarlos. Los buques pesqueros deberán tener equipos de comunicaciones por radio o por satélite y personas o servicios en tierra que puedan brindar asesoramiento médico. Los pescadores tienen derecho a ser trasladados a tierra de forma oportuna para recibir tratamiento médico en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves. Para prevenir y reducir el riesgo de accidentes laborales, los pescadores tendrán que recibir capacitación, y deberá realizarse una evaluación de riesgos. En caso de que los pescadores sufran enfermedades, accidentes o lesiones a causa del trabajo, deberán tener acceso a atención médica y a compensación, lo cual se puede garantizar mediante un sistema de seguro de responsabilidad civil



del propietario del buque pesquero o mediante un plan de seguro obligatorio, compensación laboral u otros programas. Si la legislación nacional no proporciona un sistema de protección para los pescadores, la responsabilidad sigue siendo del propietario del buque pesquero hasta que el pescador haya sido repatriado.

Para permitir la amplia ratificación de los países, y teniendo en cuenta las distintas etapas de desarrollo, el C188 contiene varias cláusulas de flexibilidad, incluso la posibilidad de la implementación progresiva del convenio (para determinadas disposiciones).

### ¿Cómo ser parte del Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT?

Los países pueden presentar un instrumento ratificatorio ante el Director General de la OIT. Para el proceso de ratificación, los países deberán considerar las siguientes medidas:

1. Realizar un análisis comparativo entre sus leyes o regulaciones nacionales u otras medidas y las disposiciones del convenio, a fin de identificar áreas a mejorar.
2. Llevar a cabo una validación nacional del análisis de identificación de áreas a mejorar, incluidos los cambios necesarios en virtud de las leyes y regulaciones nacionales.
3. Determinar un mecanismo de coordinación entre los ministerios correspondientes y las agencias a nivel nacional en apoyo de la implementación del convenio.
4. Aumento de capacidad en materia de cumplimiento.

**Estado:** Entró en vigor el 16 de noviembre de 2017.

#### Otros materiales relevantes

- El Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT de 2007, 188 (n.º 188)
- La Recomendación sobre el Trabajo en la Pesca de 2007, 199 (n.º 199)
- Las directrices de la OIT sobre la inspección de los Estados del pabellón de las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques pesqueros
- Las directrices de la OIT para los oficiales de control de los Estados rectores del puerto que realizan inspecciones de conformidad con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (n.º 188)
- Las cláusulas de flexibilidad del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (n.º 188)
- Directriz para realizar un análisis comparativo entre el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, de 2007 (n.º 188), y las leyes, regulaciones u otras medidas nacionales

**Para obtener más información,  
escriba a:** [wagner@ilo.org](mailto:wagner@ilo.org)





## 5. Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP) de la FAO, 2009

### ¿Qué es?

El Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) es el primer instrumento internacional de carácter obligatorio destinado específicamente a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR). Su objetivo principal es evitar que los buques que participan de la pesca INDNR

usen los puertos y desembarquen las capturas. El acuerdo se complementa con otros instrumentos y herramientas, y forma parte de un marco internacional conformado por instrumentos de pesquerías voluntarios, de carácter obligatorio, orientados a garantizar la conservación y el uso sostenible a largo plazo de los recursos marinos vivos y de los ecosistemas marinos.



### ¿Por qué ser parte del acuerdo AMERP?

Se estima que, a nivel global, la pérdida de ingresos a causa de la pesca INDNR oscila entre los 10 000 millones y los 23 000 millones de dólares anuales. Esta actividad destructiva constituye una amenaza seria para la conservación de los recursos marinos vivos a largo plazo y causa un gran impacto en la seguridad de los alimentos, el empleo y las economías locales.

La aplicación del AMERP es una manera rentable, económica y segura de desalentar la pesca INDNR, impidiéndoles a los buques que presuntamente practican la pesca INDNR usar los servicios portuarios y desembarcar las capturas. Esto, a su vez, impide que los productos pesqueros obtenidos por medio de la pesca INDNR lleguen a los mercados y, por ende, desalienta la operación de los buques pesqueros involucrados en este tipo de pesca. La aplicación del AMERP también reduce los costos de vigilancia en el mar y armoniza, a nivel global, las medidas de control de los Estados rectores del puerto para los buques pesqueros extranjeros. La potencia del AMERP crece en la medida en que más países se adhieran al acuerdo y lo implementen con eficacia, porque los buques identificados con la práctica de la pesca INDNR tendrán cada vez menos puertos donde desembarcar y vender sus capturas.

### Alcance y aplicación

El AMERP establece un conjunto mínimo de medidas estándares que deberán aplicar las Partes cuando los buques extranjeros intenten entrar a sus puertos o mientras estén allí.

La aplicación del AMERP podría ocasionar la negación de la entrada al puerto, la negación del uso de los servicios portuarios y la detección de actividades de pesca INDNR en situaciones en las que haya indicaciones claras de la presencia de este tipo de pesca o de actividades relacionadas.



La aplicación del AMERP podría dar como resultado la incautación o el decomiso de las capturas, la aplicación de procedimientos penales, civiles o administrativos y la cooperación con los Estados del pabellón y las organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP) orientada a tomar medidas disuasivas y en torno al cumplimiento del reglamento. Asimismo, la aplicación del AMERP podría generar inspecciones portuarias mejor coordinadas mediante la integración de las inspecciones de las pesquerías al sistema de control más amplio de los Estados rectores del puerto (FAO, 2009). Esto permitirá coordinar e integrar un sistema de control sobre la salud, la seguridad, la contaminación y los delitos transnacionales en los que puedan estar implicados los buques pesqueros.

La aplicación del acuerdo excluye a los buques de países vecinos que practican la pesca de pequeña escala, siempre y cuando el Estado del pabellón colabore y si no existe sospecha de que dichos buques practiquen la pesca INDNR.

## Contenido

El AMERP contiene requisitos mínimos, que las Partes deberán aplicar antes de permitir el ingreso de los buques al puerto, procedimientos a seguir para permitir el ingreso al puerto y el uso de las instalaciones portuarias, además de procedimientos para llevar a cabo inspecciones y para comunicar los resultados de estas últimas. El acuerdo también incluye disposiciones relativas al rol del Estado del pabellón, con respecto a los requisitos específicos de los países en vías de desarrollo y la resolución de controversias.

Cuando se permita el ingreso al puerto según la información presentada por un buque, y antes de realizar la inspección, se podrá negar el uso del puerto en determinadas circunstancias. Estas incluyen, por ejemplo, el hecho de que el buque no cuente con una autorización válida y vigente por parte del Estado del pabellón o el Estado ribereño. Una Parte podrá negar también el uso del puerto en los casos en los que haya indicios claros de que el pescado a bordo del buque haya sido capturado en contravención de los requisitos impuestos por el Estado ribereño. Además, se podrá negar el uso del puerto si el Estado del pabellón no le confirma al Estado rector del puerto de forma oportuna que el pescado a bordo fue capturado de conformidad con los requisitos de una organización regional de ordenación pesquera.

Si se realizan inspecciones, se deberán seguir los procedimientos acordados y se deberá completar el formulario de notificación de la inspección. También se proporcionan directrices sobre la capacitación de los inspectores en virtud del acuerdo.

Cuando a un buque se le niega el uso del puerto, se le deberá prohibir también el uso de los servicios portuarios, tales como el reabastecimiento y reaprovisionamiento de combustible, el mantenimiento y la entrada en dique seco y el desembarco o transbordo de pescado envasado o procesado que no se haya desembarcado antes.

El acuerdo exige la comunicación y la cooperación a nivel nacional y regional. A nivel nacional, el AMERP exige la coordinación de medidas de los Estados rectores del puerto, y la integración de estas al sistema de controles portuarios más amplio, y otras medidas para prevenir la pesca INDNR, además del intercambio de información entre las distintas agencias nacionales y la coordinación de actividades de implementación. Se ofrecen protocolos para la cooperación y el intercambio de información entre las Partes y con las organizaciones internacionales y regionales pertinentes, como las OROP.

Las Partes deberán determinar un nivel suficiente de inspecciones anuales realizadas a buques y deberán establecer prioridades en torno a qué buques inspeccionar. Muchas Partes lo han hecho por medio de las OROP. Los inspectores deberán desempeñar sus funciones de acuerdo con los estándares acordados y deberán tener acceso a toda la evidencia correspondiente para poder inspeccionarla. Los informes de inspección deberán incluir información estándar y deberán entregarse a las Partes correspondientes, incluidos los Estados interesados, las OROP y la FAO.

El AMERP obliga a que los Estados del pabellón garanticen lo siguiente:

- que sus buques cooperen con un Estado rector del puerto durante la inspección,
- que insten a los buques a usar los puertos de los Estados que cumplan con el acuerdo,
- que investiguen y tomen medidas orientadas a la ejecución del cumplimiento del reglamento cuando se confirmen indicios de pesca INDNR o actividades asociadas, y
- que notifiquen las acciones llevadas a cabo contra los buques que enarbolan su pabellón y que presuntamente practican la pesca INDNR.



Se reconocen los requisitos de los Estados en vías de desarrollo y se determinan las disposiciones relativas a la asistencia técnica y financiera, incluida la creación de un fondo para adquirir y aumentar la capacidad en materia de cumplimiento y las actividades de monitoreo, control, vigilancia y cumplimiento correspondientes.

### ¿Cómo ser una parte del acuerdo AMERP?

Se insta a los países y a las organizaciones de integración económica a ser Parte del AMERP. Si un país es signatario del AMERP, puede presentar el instrumento de ratificación, aceptación o aprobación ante el Director General de la FAO. Si no es signatario del AMERP, puede presentar el instrumento original de adhesión ante el Director General de la FAO.

**Estado:** Entró en vigor el 5 de junio de 2016.

### Otros materiales relevantes

- Texto del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP) de la FAO, 2009
- Registro mundial de buques de pesca, transporte refrigerado y suministro
- Estado de las Partes del AMERP
- Marcos legales relevantes y complementarios del AMERP

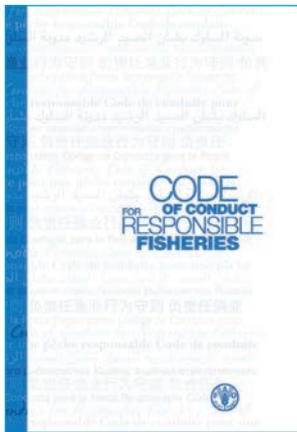
**Para obtener más información,  
escriba a:** [PSMA-support@fao.org](mailto:PSMA-support@fao.org)





## 6. Instrumentos voluntarios sobre la seguridad en el mar de FAO-OIT-OMI

La FAO, la OIT y la OMI desarrollaron varios instrumentos, de naturaleza voluntaria, para promover la seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores. Algunos de estos instrumentos se resumen a continuación.



### Código de Conducta para la Pesca Responsable (CCRF), 1995.

El CCRF establece los principios y estándares internacionales de conducta para fomentar prácticas de pesca responsables y el desarrollo de la acuicultura. Sirve como punto de referencia para los esfuerzos nacionales e internacionales, incluso para las políticas y los marcos e instrumentos institucionales, para garantizar la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos de manera ecológica. Incluye disposiciones sobre las tareas de todos los Estados, Estados del pabellón, Estados rectores del puerto y Estados del mercado, y sobre el rol de las OROP. El artículo 8 (operaciones pesqueras) del Código de Conducta para la Pesca Responsable sienta los principios para practicar una pesca responsable. El artículo aborda las tareas de los Estados para garantizar que las operaciones pesqueras se lleven a cabo de forma responsable, incluidos los aspectos asociados con la seguridad en el mar, el seguro social y las condiciones de empleo dignas en la pesca, y los aspectos tecnológicos, financieros y de seguros en la pesca.



### Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros, 2005.

El Código de Seguridad es una guía que consta de dos partes, en la cual se recomiendan “prácticas de seguridad y salud para los pescadores (parte A)” y “requisitos de seguridad y salud para la construcción y el equipamiento de buques pesqueros (parte B)”.

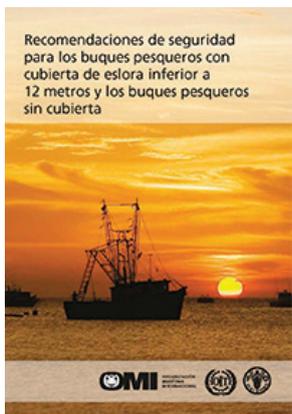
La parte A detalla las tareas y responsabilidades de las autoridades competentes, los capitanes y la tripulación, información sobre la educación, la capacitación y la concienciación en seguridad de los pescadores; y sobre la salud y la atención médica en el sector pesquero. Aplica a los buques pesqueros de todos los tamaños y contiene una sección dedicada a los buques sin cubierta y a los buques con cubierta de menos de 12 metros de largo. La parte B les brinda información a los astilleros y propietarios de buques sobre el diseño, la construcción y el equipamiento de los buques pesqueros, orientada a promover la seguridad de estos últimos y la seguridad y la salud de la tripulación. La parte B aplica solo a los buques pesqueros de 24 metros de largo y más. El Código de Seguridad sirve como guía para los encargados de desarrollar leyes y regulaciones nacionales sobre la seguridad de los pescadores y de los buques pesqueros.





### Directrices voluntarias para el diseño, la construcción y el equipamiento de buques pesqueros pequeños, 2005.

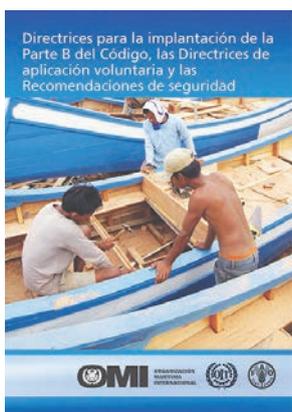
El objetivo de estas directrices es brindar orientación general sobre las prácticas seguras para el diseño, la construcción y el equipamiento de buques pesqueros con cubierta de entre 12 y 24 metros de largo. Las directrices incluyen secciones sobre la construcción, la estabilidad, la maquinaria, la protección contra incendios, la protección de la tripulación, los dispositivos de salvamento, los procedimientos de emergencia, las radiocomunicaciones, los equipos de navegación y el alojamiento de la tripulación.



### Recomendaciones de seguridad para buques pesqueros con cubierta de menos de 12 metros de largo y buques pesqueros sin cubierta, 2012.

Las recomendaciones brindan información sobre el diseño, la construcción, el equipamiento, la capacitación y la protección de los tripulantes de buques pesqueros pequeños, orientada a promover la seguridad del buque y la seguridad y la salud de los tripulantes.

Las disposiciones aplican a los buques con cubierta de menos de 12 metros de largo y a los buques sin cubierta previstos para operar en el mar, además de en océanos, ríos, lagos y represas, o en cualquier otro cuerpo de agua. Estas recomendaciones prácticas abordan aspectos como los que siguen: construcción de buques, estabilidad y aptitud para navegar, maquinarias e instalaciones eléctricas, protección contra incendios y extinción de incendios, protección de la tripulación, dispositivos de salvamento, procedimientos de emergencia y capacitación en seguridad, radiocomunicaciones, equipos de navegación, alojamiento de la tripulación y dotación, capacitación y desarrollo de competencias.

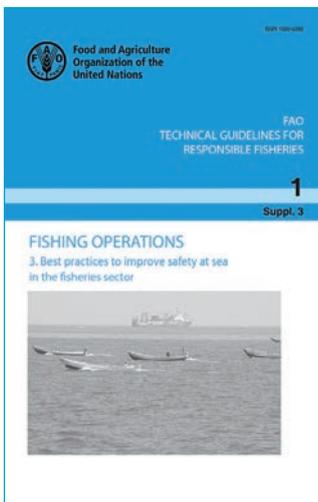


### Directrices de implementación sobre la parte B del Código, directrices voluntarias y recomendaciones de seguridad, 2014.

Estas directrices tienen como finalidad orientar a los ministerios marítimos, de trabajo y de pesca (y cualquier otro ministerio gubernamental pertinente) en la implementación de los tres instrumentos de las FAO/OIT/OMI con respecto al diseño, la construcción y el equipamiento de los buques pesqueros de todos los tipos y tamaños.

Estas directrices tienen como finalidad orientar a los ministerios marítimos, de trabajo y de pesca (y cualquier otro ministerio gubernamental pertinente) en la implementación de los tres instrumentos de las FAO/OIT/OMI con respecto al diseño, la construcción y el equipamiento de los buques pesqueros de todos los tipos y tamaños. Las directrices abordan los requisitos legales, administrativos, estratégicos y operativos de seguridad, aumento de capacidad en materia de cumplimiento, capacitación de los miembros de la tripulación y cumplimiento de las regulaciones. Las directrices contienen información básica para comprender en mayor profundidad las disposiciones técnicas y la terminología presentes en los instrumentos. Estas directrices de implementación indican dónde encontrar información en los instrumentos de las OMI/OIT/FAO y aportan ejemplos útiles.





## Directrices técnicas para la pesca responsable: Operaciones pesqueras: Mejores prácticas para mejorar la seguridad en el mar en el sector pesquero, 2015.

Estas directrices técnicas ayudan a las autoridades a desarrollar estrategias para mejorar la seguridad, la salud y las condiciones laborales en las operaciones pesqueras, y a implementarlas. Las directrices abordan los temas indicados a continuación: Recolección y análisis de datos e información para mejorar la seguridad, inventarios nacionales del sector pesquero (evaluaciones iniciales, centradas en los recursos humanos, para entender las causas de los accidentes ocurridos en el mar), problemas, soluciones, desarrollo de una estrategia de seguridad y recomendaciones sobre la gestión de los cambios.





## 7. Conclusiones

La pesca está reconocida ampliamente como una de las ocupaciones más peligrosas del mundo, lo que se ve reflejado en los cientos de miles de accidentes y muertes de pescadores que se producen cada año. En las últimas décadas, los miembros de la OMI, la OIT y la FAO desarrollaron un marco de instrumentos internacionales de pesquerías para mejorar la seguridad y las condiciones laborales y de vida en las pesquerías y reducir la cantidad de accidentes y muertes en el sector.

Se han desarrollado los instrumentos voluntarios y están siendo utilizados de manera activa por parte de muchos Estados y partes interesadas del sector pesquero. En años recientes, se completó el marco internacional, de carácter obligatorio, sobre la seguridad en las pesquerías y las condiciones de trabajo dignas con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (n.º 188) de la OIT, el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) de la FAO y el Acuerdo de Ciudad del Cabo de la OMI, que está pronto a entrar en vigor.

La cantidad de Estados que ratifican estos instrumentos internacionales de carácter obligatorio, y los implementan, está creciendo. Sin embargo, para que estas herramientas sean verdaderamente eficaces a fin de mejorar la seguridad y las condiciones laborales de las pesquerías, es importante que se adopten los estándares y requisitos mínimos que plantean estos instrumentos internacionales tanto como sea posible.

La OMI, la OIT y la FAO siguen fomentando este marco de instrumentos internacionales, junto con sus Estados miembros, e instan a todos los Estados a ratificarlos y a implementarlos.

La OMI, la OIT y la FAO apoyan la ratificación e implementación de estos instrumentos internacionales, por ejemplo, mediante el intercambio de información sobre los controles de los Estados rectores del puerto con el objetivo de mejorar la seguridad y las condiciones laborales y de vida; reduciendo la pesca INDNR; aumentando la capacidad en materia de cumplimiento impartiendo seminarios técnicos regionales sobre seguridad, pesca INDNR y trabajo digno en Asia, región suroccidental del Océano Índico y África Occidental; y el grupo de trabajo ad hoc conjunto FAO/OIT/OMI sobre pesca INDNR y cuestiones relacionadas (JWG). Hay disponibles fondos de asistencia, soporte técnico y legal y aumento de capacidad en materia de cumplimiento para los Estados que ratifiquen los instrumentos internacionales promovidos en este folleto, a fin de respaldar la implementación y el cumplimiento.

Aunemos esfuerzos para moldear el futuro del sector pesquero y promover la seguridad y el trabajo digno en las pesquerías mediante la aplicación de normas internacionales.





## 8. Anexo

### Listados de países, por orden alfabético, que han ratificado los acuerdos CTA, STCW-F, C188 y AMERP

<b>CTA</b>	Alemania, Bélgica, Congo, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Islas Cook, Islandia, Holanda, Noruega, San Cristóbal y Nieves, Santo Tomé y Príncipe y Sudáfrica.
<b>STCW-F</b>	Bélgica, Canadá, Congo, Dinamarca, España, Federación Rusa, Francia, Gambia, Holanda, Islandia, Indonesia, Kiribati, Letonia, Lituania, Mauritania, Marruecos, Namibia, Nauru, Nueva Zelanda, Noruega, Palaos, Polonia, Portugal, República Árabe Siria, Rumania, Santa Lucía, Sierra Leona, Sudáfrica, Túnez, Uganda, Uruguay, Ucrania.
<b>C188</b>	Angola, Argentina, Bosnia y Herzegovina, Congo, Dinamarca, Estonia, Francia, Irlanda del Norte, Holanda, Lituania, Marruecos, Namibia, Noruega, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña, Senegal, Sudáfrica y Tailandia.
<b>PSMA</b>	Albania, Australia, Bahamas, Bangladés, Barbados, Birmania, Cabo Verde, Camboya, Canadá, Chile, Costa de Marfil, Costa Rica, Cuba, Dinamarca (con respecto a Groenlandia y las Islas Feroe: Miembro asociado), Dominica, Ecuador, Estados Unidos de América, Filipinas, Fiyi, Francia, Gabón, Gambia, Ghana, Granada, Guinea, Guyana, Indonesia, Islandia, Japón, Kenia, Liberia, Libia, Madagascar, Maldivas, Mauricio, Mauritania, Montenegro, Mozambique, Namibia, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Palaos, Panamá, Perú, República de Corea, San Cristóbal y Nieves, San Vicente y las Granadinas, Santo Tomé y Príncipe, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Somalia, Sri Lanka, Sudáfrica, Sudán, Tailandia, Togo, Tonga, Trinidad y Tobago, Turquía, Unión Europea (Organización miembro), Uruguay, Vanuatu, Vietnam y Yibuti.

\*Estado al 1.º de julio de 2020



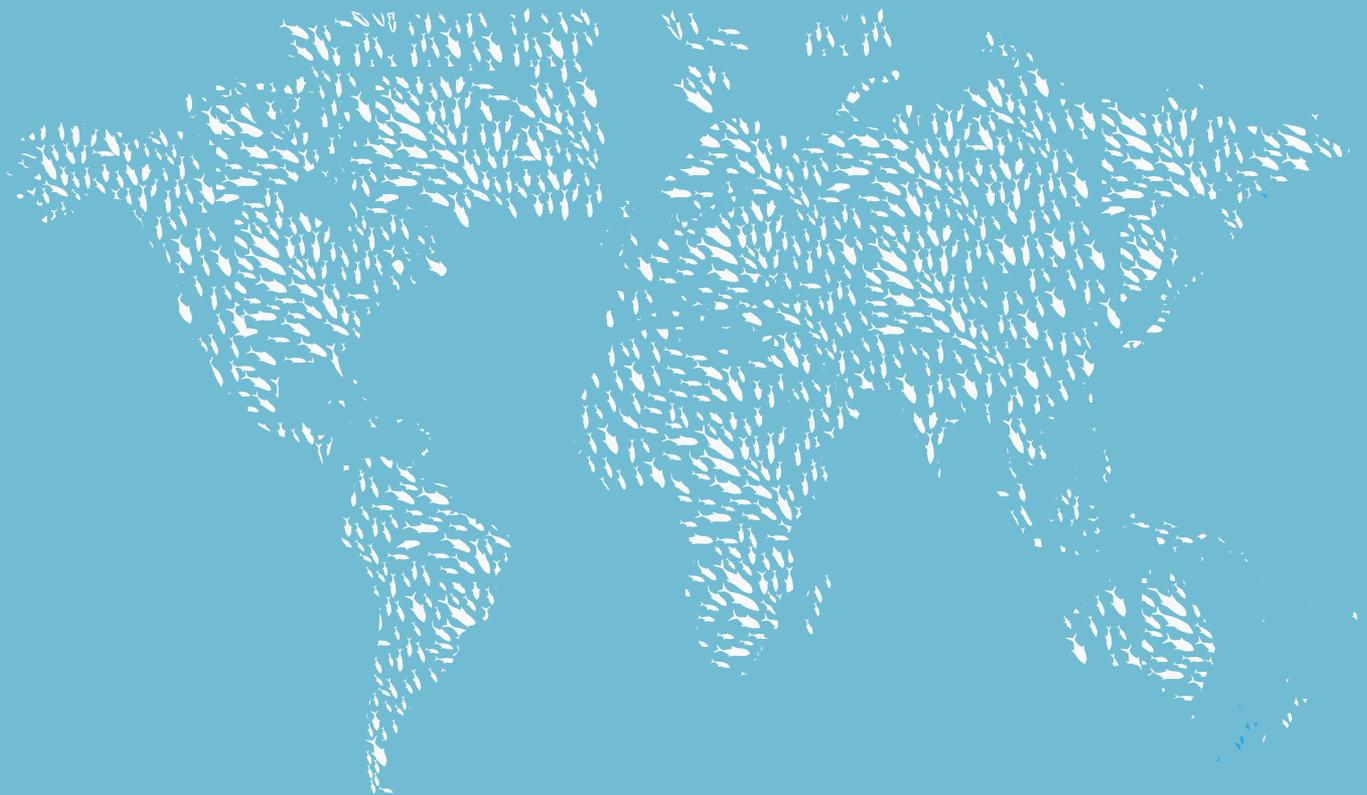


## 9. Referencias

---

- FAO.** 2016. *Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada* [en línea]. [Citado el 13 de mayo de 2020] [www.fao.org/3/a-i5469t.pdf](http://www.fao.org/3/a-i5469t.pdf)
- OIT.** 2010. *Directrices para los oficiales de control de los Estados rectores del puerto que realizan inspecciones de conformidad con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (n.º 188)* [en línea]. [Citado el 13 de mayo de 2020] [www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_177245/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_177245/lang--en/index.htm)
- OIT.** 2017. *Directrices sobre la inspección de los Estados del pabellón de las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques pesqueros* [en línea]. [Citado el 13 de mayo] [www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS\\_428592/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/sector/Resources/codes-of-practice-and-guidelines/WCMS_428592/lang--en/index.htm)
- IMO.** 2020. *Estado de los tratados de la OMI* [en línea]. [Citado el 13 de mayo de 2020] [www.imo.org/es/Publications/Pages/Home.aspx](http://www.imo.org/es/Publications/Pages/Home.aspx)
- PEW.** 2019. *El Acuerdo de Ciudad del Cabo explicado* [en línea]. [Citado el 13 de mayo] [www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/ctaexplained\\_brief.pdf](http://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2019/09/ctaexplained_brief.pdf)





El presente folleto ha sido preparado por la OMI, la OIT y la FAO para brindarles orientación a las personas responsables de formular políticas y tomar decisiones, y a otras partes interesadas de las pesquerías, el sector marítimo y el sector laboral, y para promover la ratificación e implementación de los siguientes instrumentos internacionales de carácter obligatorio:

- el Acuerdo de Ciudad del Cabo (CTA) de la OMI, 2012;
- el Convenio Internacional sobre Normas de Capacitación, Certificación y Guardia del Personal de Buques Pesqueros (STCW-F) de la OMI, 1995;
- el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (No. 188) de la OIT, 2007;
- el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP) de la FAO, 2009.

#### **Contactos:**

**División de la Pesca - Recursos naturales y producción sostenible**

Correo electrónico: [FI-inquiries@fao.org](mailto:FI-inquiries@fao.org)

Dirección web: [www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/es/](http://www.fao.org/fishery/safety-for-fishermen/es/)

**Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura**

Via delle Terme di Caracalla

00153 Roma, Italia



Algunos derechos reservados. Este obra está bajo una licencia de CC BY-NC-SA 3.0 IGO