

Integración de la cláusula social en los acuerdos de colaboración de pesca sostenible (SFPA)

Nota para debate redactada por Mohamed Ali Jebali, becario CAPE, septiembre de 2021

En 2015, los socios europeos Europêche y ETF se pusieron de acuerdo sobre el texto de una cláusula social (ver texto en anexo 3) que desean ver integrada en los acuerdos de colaboración de pesca sostenible (SFPA). Esta cláusula tiene como objetivo garantizar **unas condiciones de trabajo dignas** para los pescadores de fuera de la Unión Europea que trabajan a bordo de buques que faenan en el marco de estos SFPA. La cláusula prevé que la declaración de la OIT de 1998 sobre los principios y derechos fundamentales del trabajo, así como los ocho convenios fundamentales de la OIT, son aplicables a los pescadores que trabajan a bordo de los buques de la Unión Europea. Aborda también los niveles de remuneración, las modalidades de negociación de la misma, las nóminas y las condiciones de contratación de los pescadores.

El contenido de esta cláusula social viene, hasta cierto punto, reflejado en los actuales SFPA. El presente documento examina las disposiciones existentes en la materia en los textos de los SFPA firmados entre la Unión Europea y varios de sus socios: Costa de Marfil, Senegal, Mauritania, Guinea Bissau, Isla Mauricio y las Seychelles.

1. Condiciones de contratación

Las condiciones de contratación de los pescadores ACP (y no del país tercero socio) en los buques europeos que faenan en el marco de SFPA y sus garantías sociales siempre vienen establecidas en los protocolos de implementación del acuerdo pesquero firmado entre la UE y el estado en cuestión. Los anexos a estos protocolos recogen estas normas en un capítulo titulado "Embarque de marineros". Este capítulo enumera distintas disposiciones:

- A. **El número de marineros a embarcar:** El número de pescadores de países ACP que se pueden contratar para trabajar a bordo de los buques de la Unión viene estipulado por flota. Y distintos criterios se aplican por lo tanto según el país. Por ejemplo, en el protocolo UE-Costa de Marfil (2018-2024),¹ los armadores de la Unión emplean ciudadanos ACP dentro de los límites indicados a continuación :

- a) en el caso de la flota de atuneros cerqueros, **al menos el 20%** de los marineros enrolados durante la campaña de pesca de atún en la zona de pesca del tercer país serán originarios de los países ACP;*
- b) en el caso de la flota de palangreros de superficie, **al menos el 20%** de los marineros enrolados durante la campaña de pesca en la zona de pesca del tercer país serán originarios de los países ACP.*

Estas condiciones de contratación son comparables a las que recoge el protocolo del acuerdo UE-Senegal. En el capítulo V del anexo, los límites de contratación se enumeran según la flota (atuneros, cerqueros, cañeros o arrastreros de pesca demersal de altura) y siempre se establecen en un 20%.²

¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 15.

² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A1023\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22014A1023(01)&from=EN) p. 25.

A veces, viene indicado el número de marineros por buque. De este modo, en el caso de Mauritania,³ los pescadores deben ser seleccionados de una lista establecida por las autoridades mauritanias, respetando los siguientes límites : *"para los atuneros cerqueros, uno por buque; para los atuneros cañeros, tres por buque; para los buques camaroneros y demersales, el 60% de la tripulación, redondeado a la baja; los oficiales no se incluyen en este porcentaje; para todos los arrastreros de pesca pelágica, el 60% del personal que desempeñe funciones de producción (fábrica, envasado y congelación), como se indique en el plan de tripulación del buque debidamente visado por la autoridad competente del Estado del pabellón."*

En Guinea Bissau, el tonelaje de registro bruto o TRB del buque determina el número de marineros que pueden embarcar a bordo de los arrastreros. Según prevé el primer párrafo del capítulo VIII del anexo al protocolo de implementación del acuerdo pesquero de asociación entre la UE et la República de Guinea Bissau (2019-2024),⁴ cada buque arrastrero de la Unión puede embarcar pescadores de Guinea Bissau dentro de los siguientes límites:

- a) **cinco marineros**, si la capacidad del buque es inferior a 250 TRB;
- b) **seis marineros**, si la capacidad del buque se sitúa entre 250 y 400 TRB;
- c) **siete marineros**, si la capacidad del buque se sitúa entre 400 y 650 TRB;
- d) **ocho marineros**, si la capacidad del buque es superior a 650 TRB.

En cuanto a los acuerdos atuneros con Mauricio y las Seychelles, los protocolos establecen únicamente un número de marineros a embarcar. La norma es bastante general para Mauricio, puesto que este número está fijado en **doce marinos** originarios de Mauricio embarcados en todos los buques comunitarios⁵. En cuanto a las Seychelles, cada cerquero de captura embarca **al menos dos pescadores nacionales**, sin que esté fijado ningún límite máximo.⁶

- B. **Aplicación de la declaración de la Organización Internacional del Trabajo** : la disposición que consagra la aplicabilidad de la declaración de la OIT sobre los principios y derechos fundamentales en materia laboral viene redactada de forma similar en los acuerdos examinados :

*"A los marineros enrolados en buques de la Unión les será aplicable de pleno derecho la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre los principios y derechos fundamentales del trabajo. Se trata, en particular, de la libertad de asociación y del reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva de los trabajadores y de la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación"*⁷ (Protocolo UE-Costa de Marfil de 2018).

- C. **Las modalidades de firma del contrato de trabajo**: Los distintos protocolos de acuerdos pesqueros definen de la misma manera las condiciones de firma del contrato de trabajo y sus modalidades, como en el caso de Senegal :

"Los contratos de trabajo de los marineros senegaleses, de los que se remitirá copia a la autoridad marítima y a los signatarios, se establecerán entre el representante o representantes

³ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A1201\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22015A1201(01)&from=EN) p. 30.

⁴ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627(01)&from=EN) p. 20.

⁵ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028(01)&from=EN) p. 19.

⁶ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 29.

⁷ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 15.

de los armadores y los marineros, sus sindicatos o sus representantes. Esos contratos garantizarán a los marineros unas condiciones dignas de vida y de trabajo a bordo, así como el beneficio del régimen de seguridad social que les sea aplicable, según la legislación vigente y las normas de la OIT, que incluirá un seguro de vida, enfermedad y accidente. "⁸ (Protocolo UE-Senegal de 2019).

Esta disposición estándar y común garantiza que los marineros puedan beneficiarse del régimen de seguridad social, incluido un seguro de deceso, por enfermedad o en caso de accidente. Además exige a los representantes de los armadores la entrega de una copia escrita del contrato, una vez firmado, a los demás signatarios.

- D. **Salario de los marineros:** El apartado relativo al embarque de los marineros también establece las condiciones salariales de los mismos y sus modalidades. Por ejemplo, según el acuerdo entre la Unión y las Seychelles :

"En caso de embarcar marineros seychellenses, el salario de estos correrá a cargo de los armadores. Las condiciones del salario básico de los marineros seychellenses, es decir, el salario mínimo antes de la participación en los beneficios, se fijará con arreglo bien a la legislación de Seychelles o bien a las normas mínimas de la OIT, optándose por el importe más elevado. Las demás prestaciones no podrán ser inferiores a las que se aplican a los marineros procedentes de otros países de África, el Caribe y el Pacífico (ACP) que desempeñen funciones similares".⁹

La obligación del armador y el respeto de las normas de la OIT son elementos también presentes en los demás acuerdos.

2. Avances

Algunas modificaciones se han ido introduciendo a lo largo del tiempo en algunos de los acuerdos aquí estudiados.

En el acuerdo con **Guinea Bissau**, podemos comprobar que el número de marineros que pueden embarcar ha aumentado un poco en el nuevo protocolo comparado con la versión de 2007. Además, las normas relativas a la selección de los pescadores son nuevas y exigen que ellos sean « titulares y dispongan de una libreta de inscripción marítima válida que acredite que hayan recibido formación básica en materia de seguridad marítima para el personal de los buques pesqueros de acuerdo con las normas internacionales en vigor; "¹⁰ y gocen de una experiencia documentada a bordo de buques pesqueros industriales. Estos requisitos no figuraban en la versión del acuerdo adoptada en 2007.

En el acuerdo con **Senegal**, la única modificación notable entre las dos versiones de 2014 y 2019 es el aumento del número de marineros que pueden embarcar, que pasa del 20 al 25% para los cerqueros atuneros, por ejemplo. Algunos avances han ido añadiendo nuevos derechos, como el derecho a la repatriación (**Seychelles y Costa de Marfil**).

No obstante, los avances más importantes pueden observarse en el marco de los protocolos de acuerdo firmados con **Mauritania**. El protocolo de 2015 estipulaba las condiciones de acceso de los pescadores mauritanos a bordo de los buques de la Unión Europea, quien introduce exigencias bastante detalladas antes de permitir el embarque. Entre estas condiciones, se encuentran entre otras

⁸ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A1120\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A1120(02)&from=EN) p. 31.

⁹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 30.

¹⁰ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22019A0627(01)&from=EN) párrafo 2 del capítulo VIII, pp. 20-21.

cosas la posesión de una copia original del contrato de trabajo del pescador debidamente firmada (párrafo 2.2.g.) y el dominio del vocabulario de seguridad básico en una de las lenguas de trabajo, a saber francés, español e inglés (párrafo 2.2.a.). La exigencia de un contrato debidamente firmado no se encuentra entre las condiciones de embarque a bordo en los demás protocolos; se trata de una ventaja importante para los marineros para poder garantizar sus derechos y evitar situaciones arbitrarias.

Este avance se confirmó con el último acuerdo firmado entre la UE y Mauritania. En el apéndice 11 del nuevo protocolo, se exige que el contrato de trabajo mencione, entre otras cosas, lo siguiente:

- *(g) el importe del salario del marinero, o, si se le remunera según el sistema de porcentaje sobre los ingresos más sueldo, el porcentaje de su parte y el modo de cálculo de la misma, o si se aplica un sistema de remuneración mixto, el importe del salario, el porcentaje de su parte y el modo de cálculo de la misma, así como cualquier salario mínimo que se hubiese acordado;*
- *(h) la duración del acuerdo y las condiciones relativas al mismo, a saber:
Si se cerró el acuerdo por un tiempo determinado, la fecha establecida de expiración;
Si el acuerdo se cerró por viaje, el puerto de destino acordado para la finalización del acuerdo y la indicación del plazo tras el cual el pescador quedará liberado después de llegar a este destino;
Si el acuerdo se cerró por una duración indeterminada, las condiciones según las cuales cada parte podrá denunciar el acuerdo y el preaviso requerido, que no deberá ser inferior para el empresario, el armador o cualquier otra parte que para el pescador;*
- *(i) La protección en caso de enfermedad, lesión o deceso del pescador durante su trabajo;*
- *(j) Las vacaciones anuales pagadas o la fórmula escogida para calcularlas, llegado el caso;*
- *(k) Las prestaciones en materia de protección de la salud y la seguridad social que el empresario, el armador o cualquier otra parte al acuerdo debe garantizar a los pescadores en el momento de su contratación, según los casos;*
- *(l) El derecho del pescador a ser repatriado;*
- *(m) La mención del convenio colectivo, llegado el caso;*
- *(n) Los periodos mínimos de descanso".*

Todas estas modificaciones son beneficiosas para los pescadores mauritanos.

3. Comparación con la cláusula social de 2015

Ahora que hemos revisado las disposiciones sociales de los distintos acuerdos pesqueros, vamos a compararlas con la cláusula social firmada en el año 2015. Comprobamos lo siguiente:

- **Integración parcial de la cláusula social:** Como ya indicamos, los capítulos de los distintos acuerdos de pesca que establecen las modalidades de embarque de marineros extranjeros a bordo de los buques europeos prevén normas que garantizan cierta protección en materia social.
Sin embargo algunas garantías, que aceptaron los socios europeos en 2015, no figuran en los protocolos de acuerdo, entre otras:
 - La negociación de las condiciones de contratación, incluidos los niveles de remuneración
 - La presentación por parte del empresario de una nómina indicando la remuneración completa y el número de horas trabajadas.
 - La posibilidad que se ofrece a los sindicatos de pescadores de subirse a bordo del buque para comprobar las condiciones de trabajo.

Estos elementos no se recogen en los SFPAs posteriores a la adopción de la cláusula social en 2015. Por ejemplo, el protocolo adoptado en el año 2019 sobre la implementación del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y la República de Guinea Bissau no cita ninguna de estas garantías y recoge las mismas disposiciones que los demás protocolos.

Algo que viene igualmente a confirmar el texto de los protocolos de SFA firmados entre la UE y las Seychelles y entre la UE y Mauricio. Estos acuerdos fueron adoptados en 2020 y 2017, respectivamente, pero mantuvieron el mismo esquema que el que figuraba en los acuerdos anteriores a 2015, es decir una mención parcial de los elementos relativos a la cláusula social.

- **Unas disposiciones uniformes:** Aparte de las disposiciones que establecen el número de pescadores que deben embarcar y las normas del embarque, las condiciones sociales son prácticamente uniformes en los distintos acuerdos examinados aquí; no hay distinción entre los acuerdos mixtos y los acuerdos atuneros. Las condiciones sociales también son idénticas en los diferentes acuerdos, independientemente de la región. Las mismas disposiciones relativas a Senegal se aplican a las Seychelles.
- **Avances en los acuerdos mixtos**
En cambio, debemos subrayar los avances introducidos en los acuerdos mixtos. Efectivamente estos dos acuerdos mixtos se modificaron después de 2015 para otorgar una mayor precisión en las normas a seguir a la hora de seleccionar a los marineros a embarcar. Se empezó a exigir una formación previa y sobre todo la redacción de un contrato debidamente firmado. El apéndice 6 al protocolo con las Seychelles también exige una formación básica en materia de seguridad en el mar y un contrato de trabajo debidamente firmado. Este último protocolo añade una obligación de vacunación para los marineros embarcados.¹¹
- **Ausencia de mención específica a las sanciones:** Los distintos acuerdos no hablan de la posibilidad de una sanción en caso de infracción ligada expresamente al incumplimiento de las normas relativas a las condiciones de trabajo de los marineros, ni siquiera en el capítulo de los protocolos de SFA titulado "Infracciones", que sin embargo adopta una formulación bastante general que permitiría incluir el incumplimiento de las normas de embarque de los pescadores extranjeros.

Por ejemplo, el capítulo VIII del anexo I al protocolo del acuerdo con Costa de Marfil dice lo siguiente: *"Las autoridades costamarfileñas deberán comunicar a la Unión, en un plazo de 24 horas, toda infracción cometida por un buque de la Unión en posesión de una licencia de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo. El acta relativa a dicha infracción deberá transmitirse a la Unión y al Estado del pabellón en un plazo de siete días laborables."*¹² Esta norma general, que requiere del seguimiento de "cualquier" infracción, se encuentra recogida en todos los acuerdos aquí citados. Los protocolos más recientes de los acuerdos con Mauricio y las Seychelles son más específicos, debido a que sus disposiciones desglosan determinadas infracciones (sin hablar de las condiciones de trabajo de los pescadores). Por ejemplo, en virtud del capítulo VII del protocolo¹³ con Isla Mauricio, "[El incumplimiento de cualquiera de las normas y disposiciones del presente Protocolo, de las medidas de gestión y conservación de los recursos vivos o de la legislación mauriciana en materia de pesca podrá ser penalizado con la

¹¹ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 44.

¹² [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22018A0731(01)&from=EN) p. 17.

¹³ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22017A1028(01)&from=EN) p. 18.

imposición de multas o la suspensión, revocación o denegación de la renovación de la autorización de pesca del buque con arreglo a la legislación mauricana". Esta regla general también figura en el capítulo VI del anexo del acuerdo firmado con las Seychelles.¹⁴

¹⁴ [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228\(01\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:22020A0228(01)&from=EN) p. 32.

4. Elementos de debate: ¿Cómo garantizar una buena integración de la cláusula social con todos sus elementos en los próximos SFPA?

- **¿Cómo animar a los EM y sus socios a promover la ratificación del Convenio 188 de la OIT, que constituye una fuente importante a nivel jurídico para garantizar unas condiciones de trabajo dignas para los pescadores?**

Debemos recordar que el artículo 36 del Convenio garantiza la continuidad de los derechos en material de seguridad social para todos los pescadores, sea cual sea su nacionalidad y de conformidad con el principio de igualdad de condiciones.

- **¿Existe la posibilidad de ayudar a la formación de los marineros en el marco del apoyo sectorial?**

Ejemplo de Costa de Marfil: Los marineros no están lo suficientemente formados. En el pasado (2007) se quiso organizar una formación pero las personas que embarcaron no fueron las que habían seguido la formación. En la actualidad ningún marfileño diplomado se encuentra a bordo de los atuneros.

- **¿Cómo prevenir las irregularidades en la aplicación de los contratos firmados entre el pescador y el consignatario local e identificar con claridad las responsabilidades de este último?**

Ejemplo de Costa de Marfil: los marineros no recibieron ninguna copia de su contrato antes de embarcar, no hubo ninguna alta / alta ficticia (aunque sea obligatoria) en la Caja nacional de previsión social o CNPS.

- **¿Cómo asegurar una mayor transparencia a la hora de fijar y abonar los sueldos (nóminas)?**

En Costa de Marfil, la fijación y el pago de los sueldos se hacen con total opacidad: no hay nóminas como tales, el pago se hace en las cabinas a bordo, sin testigos, y está la cuestión del importe del salario (alrededor de 200 euros).

Anexo 1: Tabla explicativa que recoge la integración de los elementos de la cláusula social en los SFPA

Elementos que ya existen	Elementos presentes en algunos acuerdos	Elementos ausentes
<p>Libertad de reunión</p> <p>Derecho a la negociación colectiva</p> <p>Eliminación de la discriminación</p> <p>Seguridad social y seguros de vida, enfermedad y accidente</p> <p>Entrega de una copia del contrato laboral</p> <p>Un sueldo que no sea inferior a lo que establece la OIT</p>	<p>Exigencia de un contrato debidamente firmado antes de embarcar (Mauritania)</p> <p>Exigencia de contar con una formación básica sobre seguridad en el mar (Mauritania, Seychelles y Guinea Bissau)</p>	<p>Negociación de las condiciones de contratación, incluidos los niveles de remuneración (negociación individual)</p> <p>La presentación por parte del empresario de una nómina indicando la remuneración completa y el número de horas trabajadas.</p> <p>La posibilidad que se ofrece a los sindicatos de pescadores de subirse a bordo del buque para comprobar las condiciones de trabajo.</p>

Anexo 2

Cláusula social a incorporar en los acuerdos de asociación en el sector pesquero (AAP) con los países terceros - ETF/Europêche (2014)

<https://www.etf-europe.org/european-social-partners-adopt-a-social-clause-to-be-inserted-in-the-sustainable-fisheries-agreements-sfas-with-third-countries/>

Traducción:

1. La cláusula prevé la plena aplicación a los pescadores que trabajan a bordo de los buques de la Unión Europea de la declaración de la OIT de 1998 sobre los principios y derechos fundamentales del trabajo, así como de los ocho convenios fundamentales de la OIT. Esto incluye la libertad de reunión y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva, la abolición del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y trabajo.
2. Las condiciones de empleo, incluidos los niveles de remuneración, se negocian entre propietarios del buque de pesca o sus representantes, el empresario local o sus representantes y los pescadores y/o sus sindicatos. Los sindicatos representativos deben estar informados, a petición suya, de la negociación.
3. Sea como sea, los niveles de remuneración de los pescadores locales no pueden ser inferiores a los aplicables a la tripulación en el estado ribereño signatario del acuerdo de pesca con la UE.
4. En cuanto entre en vigor el Convenio 188 de la OIT, las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de la UE que faenan en el marco de acuerdos con países terceros deberán cumplir con las disposiciones del convenio, llegado el caso. El propietario del buque de pesca garantiza a los pescadores locales a bordo de los buques de la UE unas condiciones de vida y trabajo equivalentes a las condiciones de las que gozan los pescadores de la UE.
5. Cada pescador recibe una copia de su contrato de trabajo, en el que se indica claramente el nivel de remuneración, las horas de descanso y las condiciones de empleo o que contiene una referencia al convenio colectivo (o CBA) que rigen estas cuestiones. Si el propietario del buque de pesca no es el empresario, el contrato de trabajo debe indicar el nombre del propietario del buque de pesca y el estado del pabellón que enarbola.
6. El empresario debe proporcionar a cada pescador una nómina que indica la remuneración completa y, si la remuneración se basa en parte o en totalidad en el número de horas trabajadas, las horas trabajadas durante el periodo de contratación, así como las funciones desempeñadas. El armador del buque de pesca debe velar por el cumplimiento de esta obligación por parte del empresario.
7. Las evaluaciones periódicas de los SFPAs deben incluir una evaluación de la aplicación de los principios enunciados arriba, en estrecha colaboración con el Comité de Diálogo Social.
8. Las autoridades competentes del estado de pabellón deberían incluir la aplicación de sus leyes, reglamentos u otras medidas de implementación de la cláusula social en el marco de sus inspecciones regulares.
9. A la discreción del capitán y bajo su autoridad, los representantes de los sindicatos de pescadores pueden ser autorizados a subirse a bordo del buque cuando atraque en el puerto, con el fin de contactar con la tripulación del buque y recoger información acerca de las condiciones de trabajo y de vida a bordo, y ayudar a la tripulación en el caso de que sea necesario.

