

LA PESCA PIRATA

**Un estudio jurídico desde la perspectiva
del Derecho del Trabajo y de la Seguridad
Social**

CONSEJO EDITORIAL

MIGUEL ÁNGEL COLLADO YURRITA

JOAN EGEA FERNÁNDEZ

JOSÉ IGNACIO GARCÍA NINET

LUIS PRIETO SANCHÍS

FRANCISCO RAMOS MÉNDEZ

SIXTO SÁNCHEZ LORENZO

JESÚS-MARÍA SILVA SÁNCHEZ

JOAN MANUEL TRAYTER JIMÉNEZ

ISABEL FERNÁNDEZ TORRES

BELÉN NOGUERA DE LA MUELA

RICARDO ROBLES PLANAS

JUAN JOSÉ TRIGÁS RODRÍGUEZ

Director de publicaciones

LA PESCA PIRATA

Un estudio jurídico desde la perspectiva del Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Xosé Manuel Carril Vázquez

Profesor titular de Derecho del Trabajo
y de la Seguridad Social

Facultad de Derecho-Universidad de A Coruña

Prólogo de Patrick Chaumette

Profesor emérito

Ex director del Centro de Derecho Marítimo y Oceánico (CDMO)
Universidad de Nantes

Coordinador del proyecto Europeo ERC-2013-Advanced Grant
número 340770 (VII Programa Marco de la UE), «Human Sea»

Colección: Laboral

Director:

José Ignacio García Ninet

(Catedrático de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social)

Reservados todos los derechos. De conformidad con lo dispuesto en los arts. 270, 271 y 272 del Código Penal vigente, podrá ser castigado con pena de multa y privación de libertad quien reproducere, plagiare, distribuyere o comunicare públicamente, en todo o en parte, una obra literaria, artística o científica, fijada en cualquier tipo de soporte, sin la autorización de los titulares de los correspondientes derechos de propiedad intelectual o de sus cesionarios.

© 2019 Xosé Manuel Carril Vázquez

© Universidad de Nantes (CDMO)

Propiedad de la Universidad de Nantes (CDMO)

© 2019 Atelier

Santa Dorotea 8, 08004 Barcelona

e-mail: atelier@atelierlibros.es

www.atelierlibros.es

Tel. 93 295 45 60

I.S.B.N.: 978-84-17466-54-1

Depósito legal: B-10853-2019

Diseño y composición: Addenda, Pau Claris 92, 08010 Barcelona

www.addenda.es

Este trabajo, en lo esencial, es el resultado de una estancia de investigación en la Universidad de Nantes (Francia), de 1 a 31 de mayo de 2018, como investigador contratado al amparo del Proyecto Europeo ERC-2013-Advanced Grant número 340770 (Consejo Europeo de Investigación bajo el Séptimo Programa Marco de la Unión Europea - 2007-2013) Human Sea: The development of human activities at sea - What legal Framework? «For a new Maritime Law». Esta publicación recibió fondos del ERC.



UNIVERSITÉ DE NANTES

SUMARIO

PRÓLOGO	13
Recursos	16
Buques	20
Marineros pescadores	21
Sudeste asiático	24
Pesca ilícita, pesca ilegal, pesca no declarada y pesca no reglamentada (pesca INDNR)	31
Condiciones laborales	38
Hacia el Convenio número 188 de 2007 de la OIT	40
Dimensión europea	46
La aplicación del Convenio número 188 de 2007 de la OIT	52
Controles de Taiwán, Estado del pabellón	54
Un hermoso trabajo	55
INTRODUCCIÓN	57
I. La pesca marítima como evidencia de las riquezas del mar	57
II. La vulnerabilidad laboral del singular oficio de pescar	59
III. El desafío de una investigación jurídica	63
CAPÍTULO PRIMERO	
DELIMITACIÓN JURÍDICA DE LA PESCA PIRATA	65
I. La pesca pirata	65
A) Una expresión que alude a una actividad ilícita	65

B)	Una expresión ya empleada en los primeros años del siglo XX	66
C)	Una expresión que alude a una actividad realmente perniciosa, incluso desde el punto de vista social	71
II.	La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, según la organización de las Naciones Unidas para la alimentación y la agricultura	74
A)	La pesca ilegal	75
B)	La pesca no declarada	76
C)	La pesca no reglamentada	76
III.	La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, según la Unión Europea	77
A)	Implicación de la Unión Europea en la lucha contra la pesca pirata	77
B)	Una delimitación jurídica de acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura	79
C)	Buques pesqueros implicados en actividades de pesca pirata	81

CAPÍTULO SEGUNDO

LA NECESARIA AMPLIACIÓN DEL CONCEPTO JURÍDICO DE PESCA PIRATA PARA INCLUIR LAS CONDICIONES DE VIDA Y DE TRABAJO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS QUE SON INACEPTABLES

87

I.	La omisión de las cuestiones laborales y de seguridad social en la delimitación jurídica de la pesca pirata	87
A)	Una omisión que no ha pasado desapercibida	87
B)	Pésimas condiciones de vida y de trabajo, incluso con violación de derechos humanos	89
C)	Revisión de los criterios que permiten hablar de pesca pirata	91
II.	Las normas de la Organización Internacional del Trabajo cuyo incumplimiento permitiría hablar de pesca pirata	93

A) El Convenio número 188 sobre el Trabajo en la Pesca de 2007	93
B) Su proceso de gestación en la actividad legislativa de la Organización Internacional del Trabajo	94
C) Su estructura y contenido	100
III. Las normas de la Unión Europea cuyo incumplimiento permitiría hablar de pesca pirata.	104
A) La incorporación del Convenio número 188 sobre el Trabajo en la Pesca de 2007 al Derecho de la Unión Europea	104
B) Una oportunidad para acabar con ciertas carencias de protección	106
C) La Directiva (UE) 2017/159 del Consejo de 19 de diciembre de 2016	117

CAPÍTULO TERCERO

LA INTRODUCCIÓN DE NORMAS MÍNIMAS DE TRABAJO, REALES Y EFECTIVAS, EN LOS ACUERDOS INTERNACIONALES DE PESCA PARA COMBATIR LA PESCA PIRATA Y GARANTIZAR BUENAS CONDICIONES DE PROTECCIÓN A BORDO	141
I. La plena y efectiva aplicación, a escala mundial, del convenio número 188 sobre el trabajo en la pesca de 2007	141
A) En la Unión Europea, considerando también como pirata aquella pesca que incumple la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo de 19 de diciembre de 2016	141
B) En la Organización Internacional del Trabajo, a través de los instrumentos de cumplimiento y control de aplicación del Convenio número 188 sobre el Trabajo en la Pesca de 2007, cuya utilidad se ha puesto de manifiesto en un caso de inmovilización de buque pesquero en Sudáfrica	143
C) En aquellos Estados que ni son miembros de la Unión Europea ni han ratificado el Convenio número 188 sobre el Trabajo en la Pesca de 2007,	

condicionando la autorización de pescar al cumplimiento del propio convenio	146
II. La celebración de acuerdos internacionales de pesca que incluyan cláusulas sociales	148
A) La inclusión de cláusulas sociales en la regulación del ejercicio de la actividad pesquera.	148
B) Una propuesta inspirada en la tradicional iniciativa de regular el comercio internacional con cláusulas sociales	149
C) Una propuesta formulada y concretada en su día por los interlocutores sociales europeos	155
III. La dimensión social de los acuerdos internacionales de pesca, con especial mención a los negociados por la Unión Europea	162
A) En los acuerdos internacionales de pesca multilaterales	164
B) En los acuerdos internacionales de pesca negociados por la Unión Europea con terceros países	169
C) En el futuro, como propuestas de mejora del contenido de los mismos.	194
EPÍLOGO	205
BIBLIOGRAFÍA	209

PRÓLOGO

Nuestro colega y amigo Xosé Manuel Carril Vázquez, profesor titular de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social en la Facultad de Derecho de la Universidad de A Coruña, publica un libro sobre *La pesca pirata. Un estudio jurídico desde la perspectiva de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*. Estamos muy contentos y muy honrados de presentarlo. Nuestro colega es un especialista en derecho social, laboral y particularmente en seguridad social. Es doctor en Derecho por la Universidad de A Coruña con una tesis defendida el 2 de octubre de 1998, bajo la dirección del profesor doctor Jesús Martínez Girón, sobre *La seguridad social de los trabajadores del mar*, luego publicada por la Editorial Civitas en 1999. Continuó sus publicaciones en temas propios de derecho internacional, comunitario y comparado, europeo y norteamericano, del trabajo y de la seguridad social¹. Y continuó también su investi-

1. Entre otros trabajos suyos, véanse «Derechos de la mujer embarazada en la regulación legal de la asistencia sanitaria por maternidad», en FARALDO CABANA, C. (directora); LÓPEZ ARRANZ, M.^a A. y MILLOR ARIAS, M.^a P. (coord.), *Cuestiones actuales sobre el trabajo de la mujer y su protección social*, Tirant lo Blanch (Valencia, 2010), páginas 223-238 y «Derechos sociales de los trabajadores: ¿dónde queda el principio del país de origen?», en NOGUEIRA LÓPEZ, A. (directora), ARIAS MARTÍNEZ, M. A. y ALMEIDA CERREDA, M. (coordinadores), *La termita Bolkestein. Mercado único vs. Derechos ciudadanos*, Thomson Reuters-Civitas (Pamplona, 2012), páginas 251-270.

gación sobre la gente de mar y las actividades marítimas, la marina mercante y la pesca, en sectores altamente internacionalizados y altamente técnicos, como los propios relacionados con la seguridad social, pero a cuya documentación es también a menudo difícil de acceder².

Con respecto a la gente de mar, la reciente adopción en Ginebra de dos convenios internacionales, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 y el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca número 188, constituyen un avance importante que renueva las especificidades internacionales del trabajo marítimo³.

2. Entre otros trabajos suyos, véanse «La formación en el trabajo de la “gente de mar”: la incidencia de las condiciones laborales en la seguridad marítima», en MEILÁN GIL, J. L. (director), PERNAS GARCÍA, J. J. y GARCÍA PÉREZ, R. (coordinadores), *Estudios sobre el régimen jurídico de los vertidos de buques en el medio marino*, Aranzadi (Cizur Menor-Navarra, 2006), páginas 203-214; «Advantages and Disadvantages of the parallel Flags in an International Shipping Context», en ANTAPASSIS, A., ATHANASSIOU, L. I. y ROSAEG, E., *Competition and Regulation in Shipping and Shipping Related Industries*, Martinus Nijhoff Publishers (Leiden-Boston, 2009), páginas 337-346; «El régimen jurídico español de la protección social de los trabajadores del mar en caso de abandono», en FOTINOPOULOU BASURKO, O. (coordinadora), *Derechos del hombre y trabajo marítimo: los marinos abandonados, el bienestar y la repatriación de los trabajadores del mar*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco (Vitoria-Gasteiz, 2009), págs. 217-229; «La jubilación anticipada de los trabajadores del mar», en MONEREO PÉREZ, J. L. y MALDONADO MOLINA, J. A. (director y coordinador), *La edad de jubilación*, Comares (Granada, 2011); «Qué papel tienen los seguros privados, incluidos los concertados a través de intermediarios, en la protección social de los trabajadores del mar», en QUINTANS EIRAS, M. R. (directora), *Estudios sobre Mediación de Seguros Privados*, Thomson Reuters-Aranzadi y Ministerio de Economía y Competitividad (Pamplona, 2013), páginas 499-517; y en coautoría con BOUZA PREGO, M. A., «Los daños derivados del trabajo a bordo de buques: el accidente de trabajo marítimo», en FOTINOPOULOU BASURKO, O. (coordinadora), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex y Ministerio de Economía y Competitividad (Bilbao, 2014), páginas 93-126.

3. Sobre estas cuestiones, el autor del libro ha reparado en sus trabajos sobre «El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006», *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Derecho social*

Estas dos convenciones se esfuerzan por definir e implementar estándares sociales internacionales mínimos para el trabajo decente para las personas que trabajan a bordo de buques, que se ajustan a la lógica de los Estados del pabellón que los ratifican, pero también a la lógica de los Estados del puerto, que imponen deberes a los buques que enarbolan la bandera de los Estados que no han ratificado la convención. El principio de tratamiento no más favorable, que basa el control del Estado del puerto en los buques, completa el enfoque clásico del Estado del pabellón y construye el Derecho marítimo moderno. Continuamos este trabajo⁴.

El sector pesquero tiene características importantes, particularmente debido a la diversidad de embarcaciones, la cultura de las comunidades que dependen de la pesca y las prácticas sociales, tales como la remuneración a la parte de la pesca y las relaciones con el trabajo de la mujer⁵. Más recientemente, el profesor Xosé Manuel Carril Vázquez publicó un libro sobre *Una cuestión de derechos humanos: la protección de seguridad social de nuestros trabajadores del mar emigrantes en Noruega*, que tuvimos el honor de prologar, sobre un tema delicado y legalmente muy difícil, en que se trataba la protección de seguridad social de los marinos españoles que trabajaron en barcos

Internacional y Comunitario, número 82 (2009), páginas 383-393; y «La seguridad social de la gente de mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006», *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, número 36 (2014), páginas 248-261; y «Los convenios de la OIT sobre la protección de los pescadores», *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración. Derecho social Internacional y Comunitario*, número 112 (2014), páginas 233-247.

4. Véase CHAUMETTE, P. (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective – Gens de mer: un marché international du travail*, Gomylex Editorial (Bilbao, 2016); y FOTINOPOULOU BASURKO O. (coord.), *Problemas actuales y cambios futuros del Derecho del Trabajo Marítimo*, Gomylex Editorial (Bilbao, 2017).

5. Véase CARRIL VÁZQUEZ, X. M., «La protección social de la mujer en las actividades marítimo-pesqueras», en FOTINOPOULOU BASURKO, O. (coordinadora), *Aspectos laborales y de seguridad social de las mujeres*, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco (Vitoria-Gasteiz, 2010), páginas 85-106.

registrados en Noruega y que eran excluidos de la protección de este Estado por no tener la condición de residentes en Noruega. Es una cuestión difícil de derecho internacional privado y de derecho internacional de la Seguridad Social, no regulada por un convenio bilateral.

Tuvimos el placer de trabajar juntos en un análisis detallado del Convenio n.º 188 sobre el Trabajo en la Pesca, adoptado en 2007 por la OIT y que entró en vigor el 16 de noviembre de 2017, en la obra colectiva *Estudio Técnico-Jurídico del Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo*. Es la primera obra que analiza el Convenio n.º 188 de la OIT de 2007 de manera sistemática y desde un punto de vista estrictamente jurídico. Además de lo anterior, el análisis es comparativo, en el sentido de abordar el análisis de este instrumento internacional comparando este con los convenios y recomendaciones anteriores de la OIT sobre la misma cuestión o materias conexas, como los convenios sobre la gente de mar⁶. En este libro nos hemos esforzado por hacer un panorama general de la pesca y las condiciones de trabajo a bordo de los buques pesqueros, en concreto en la parte relativa a *¿trabajo decente o indecente?: las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques pesqueros*.

RECURSOS

El consumo anual de pescado por habitante ha aumentado en las regiones en desarrollo (de 5,2 kg en 1961 a 18,8 kg en 2013) y en los países con rentas bajas y déficit alimentario (de 3,5 kg a 7,6 kg), pero sigue siendo netamente inferior al registrado en las regiones más desarrolladas, incluso si la diferencia se va reduciendo. En 2013, el consumo aparente de pescado

6. Véanse FOTINOPOULOU BASURKO, O. y CHAUMETTE, P. (dirección) y CARRIL VÁZQUEZ X. M. (coordinación), *Estudio Técnico-Jurídico del Convenio 188 sobre el Trabajo de la Pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo*, Aranzadi Thomson Reuters (Cizur Minor-Navarra, 2018).

por habitante en los países industrializados ascendía a 26,8 kg. Una proporción importante y cada vez mayor del pescado consumido en estos países es importado, ya que la demanda permanece estable, mientras que la producción interior se estanca o retrocede. En los países en vías de desarrollo, donde el consumo de pescado depende, en general, de los productos que estén disponibles a nivel local, el consumo está más vinculado a la oferta que a la demanda⁷.

No obstante, a consecuencia del aumento de la renta interior, los consumidores de las economías emergentes ven cómo en la actualidad se produce una diversificación de los tipos de pescado disponibles debido al aumento de las importaciones. Este importante crecimiento del consumo de pescado ha mejorado la alimentación de las poblaciones en todo el mundo, ya que por este motivo la alimentación es más variada y nutritiva. En 2013, el pescado representaba aproximadamente el 17% de la aportación de proteínas animales de la población mundial y el 6,7% del total de proteínas consumidas. Por otra parte, suministraba a más de 3100 millones de personas cerca del 20% de su aporte medio de proteínas animales. El pescado es una fuente rica en proteínas de gran calidad, fáciles de digerir, contiene todos los aminoácidos indispensables y proporciona ácidos grasos esenciales (ácidos grasos omega 3 de cadena larga, por ejemplo), vitaminas (D, A y B) y minerales (sobre todo calcio, iodo, zinc, hierro y selenio), especialmente cuando se consume completo. Incluso en pequeñas cantidades, el pescado puede tener un impacto nutricional positivo importante en los regímenes a base de vegetales. Así ocurre en numerosos países de rentas bajas y países menos avanzados. El pescado contiene generalmente muchas grasas no saturadas y contribuye a proteger contra las enfermedades cardiovasculares. El pescado favorece

7. Véase CHAUSSADE, J. y GUILLAUME, J. (dir.), *Pêche et aquaculture. Pour une exploitation durable des ressources vivantes de la mer et du littoral. Ouvrage en l'honneur de Jean-Pierre Corlay*, Presses Universitaires de Rennes (Rennes, 2006), 559 páginas; y TELETCHÉA, F., *De la pêche à l'aquaculture. Demain, quels poissons dans nos assiettes?*, Belin (París, 2016), 175 páginas.

igualmente el desarrollo del cerebro y del sistema nervioso del feto y del bebé. Gracias a sus preciosas propiedades nutricionales, puede desempeñar también un papel fundamental a la hora de reequilibrar regímenes alimentarios y remplazar a otros alimentos en la lucha contra la obesidad⁸.

La actividad pesquera, si se puede decir, concierne ante todo al pescado, a los recursos haliéuticos. La pesca de captura en el mar representa una cantidad de 90 a 95 millones de toneladas capturadas cada año, con fluctuaciones, debidas sobre todo a la anchoa, pero con una fuerte constancia desde hace una quinceña de años. A esto hay que añadir 11 millones de toneladas de capturas realizadas en las «aguas continentales» según la expresión de la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO), es decir, en agua dulce, una pesca de captura en los grandes lagos y ríos, fluvial y no marina. Desde 2014 la producción de pescado destinado a la alimentación, por mor de la acuicultura, ha superado la producción de la pesca de captura debido, sobre todo, al desarrollo de esta actividad en China. La acuicultura solo representaba un 7% de la oferta en 1974. Su porcentaje ha pasado al 26% en 1994 y al 39% en 2004. China ha desempeñado un papel fundamental en este crecimiento, con más de un 60% de la producción acuícola mundial. Los demás países también han contribuido a este aumento, habiéndose más que duplicado su cuota de acuicultura en la oferta total de pescado para consumo humano desde 1995. La acuicultura, que se produce fundamentalmente en tierra, en agua dulce o en la costa, usando agua salada, no entra en nuestro campo de análisis. La pesca ilegal, no declarada y no regulada, sigue siendo importante, así como la sobrepesca, incluso si se han produ-

8. Véanse ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA, *La situación mundial de la pesca y la acuicultura. Contribuir a la seguridad alimentaria y la nutrición de todos*, Informe 2016, Roma, 224 páginas (<http://www.fao.org/3/a-i5555f.pdf>), y también ORGANIZACIÓN DE NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA, *El estado mundial de la pesca y la acuicultura – Contribución a la seguridad alimentaria y la nutrición para todos*, SOFIA 2016, Roma, 224 páginas (www.fao.org/3/a-i3720s.pdf).

cido avances, tanto para limitar la sobrepesca como para luchar contra la pesca ilegal en el mar⁹. La pesca oceánica está ahora sometida a los efectos actuales y futuros del calentamiento climático, que incluyen la acidificación de los océanos y la subida del nivel del mar.

La zona del Pacífico Noroeste sigue siendo la zona de pesca más productiva, seguida por el Pacífico Centro Oeste, el Atlántico Nordeste y el océano Índico Este. A excepción del Atlántico Nordeste, estas zonas han experimentado un aumento de las capturas respecto a la media registrada en el periodo 2003–2012. La situación es alarmante en la zona del Mediterráneo y el mar Negro, ya que las capturas se han reducido en un tercio desde 2007, debido principalmente a la reducción de los desembarques de pelágicos pequeños como la anchoa y la sardina, e incluso también se ha visto afectada la mayor parte de los demás grupos de especies.

China ocupa el primer puesto entre los Estados pesqueros, con 16 millones de toneladas al año, seguida de Indonesia, con 5,8 millones de toneladas en 2016. Entre los 15 primeros Estados pesqueros se encuentran diez países asiáticos, tres países de América (EE. UU., Perú y Chile) y dos países europeos (Rusia y Noruega). Rusia ha reducido a la mitad sus capturas desde los años 90 debido a la quiebra de las empresas estatales de la Unión Soviética. Por otros motivos, la actividad pesquera de Japón también se ha reducido a la mitad durante este mismo periodo. La Unión Europea representa una actividad anual de 7

9. Véanse MAHINGA, J. G., *La pêche maritime et le droit international*, L'Harmattan (París, 2014), 300 páginas; MORIN, M., «L'accord FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'Etat du port», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Université de Nantes*, XXVIII (2010), páginas 393-410; «La lutte contre la pêche INN et la responsabilité des Etats», en CHAUMETTE, P. (coord.), *Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea – Espaces marins: Surveillance et prévention des trafics illicites en mer*, Gomylex Editorial (Bilbao, 2016), páginas 83-97; y «L'Union Européenne et l'identification des pays tiers non coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Université de Nantes*, XXXIV (2016), páginas 229-248.

millones de toneladas anuales, siendo España el Estado miembro pesquero a la cabeza con 1,1 millones de toneladas.

En 2015, después de años de fuerte avance, el comercio chino de productos de la pesca ha experimentado una desaceleración debido a la reducción de las actividades del sector de transformación. Noruega, segundo exportador mundial, ha visto cómo sus exportaciones alcanzaban un valor récord en 2015. En 2014, Vietnam se ha convertido en el tercer exportador mundial, desbancando a Tailandia, que ha experimentado un claro retroceso de sus exportaciones desde 2013, vinculado principalmente al descenso de la producción de langostinos por enfermedades. En 2014 y 2015, la Unión Europea (UE) era, con mucho, el mayor mercado importador de pescado, por delante de EE.UU. y Japón.

BUQUES

La pesca significa también buques, 4,6 millones en el mundo, de los cuales el 80% son barcos pequeños de menos de 12 metros. En la actualidad hay 64 000 buques de pesca en activo de más de 24 metros, cuya actividad de captura es evidentemente importante. Asia posee la flota pesquera más importante, con 3,5 millones de barcos, es decir, el 75% de la flota mundial. A continuación vienen África (15%), América Latina y el Caribe (6%), América del Norte (2%) y Europa (2%). A escala mundial, en 2014, el 64% de los buques pesqueros declarados eran barcos de motor y el 80% se encontraban en Asia, y las demás regiones representaban menos de un 10% cada una. También en 2014, el 85% de los buques pesqueros de motor usados en todo el mundo tenían una eslora total (LHT) inferior a 12 metros, siendo esta categoría de embarcación la predominante en todas las regiones.

La evolución de las flotas nacionales y la innovación tecnológica vinculada a la motorización y la mecanización han influido en la eficiencia de la productividad de todas las actividades pesqueras. Los buques pueden faenar ahora aún más lejos de las

costas y permanecer en la mar más tiempo que antes. Todos estos factores tienen consecuencias para los pescadores, pueden provocar la reducción del tamaño de las tripulaciones y modificaciones en las condiciones de trabajo, y hacer que sean necesarias nuevas cualificaciones¹⁰.

MARINEROS PESCADORES

Entre la FAO y la OIT, la estimación de personas relacionadas con la actividad pesquera en el mar o en aguas continentales varía de 38 a 28,5 millones. Si se tiene en cuenta la acuicultura, este sector concierne a 56 millones de personas. 15 millones trabajan en buques de pesca, de los cuales más del 90% tienen menos de 24 metros de eslora. La pesca es un oficio peligroso y penoso, y en 1999 la Organización Internacional del Trabajo calculaba que se habían producido 24 000 fallecimientos en el mar durante ese año, es decir, un ratio de 80/100 000, lo cual es especialmente importante, y 24 millones de accidentes laborales no mortales¹¹. En 2015, la FAO publicó una guía de voluntario seguimiento para el desarrollo sostenible de la pesca costera artesanal, *Voluntary Guidelines for Securing Sus-*

10. Véanse CONFERENCE INTERNATIONALE DU TRAVAIL, Rapport V, *Conditions de travail dans le secteur de la pêche. Normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche*, Bureau International du Travail (Ginebra, 2004), 216 páginas; y INSTITUT DE RECHERCHE POUR LE DEVELOPPEMENT, *Les conditions de travail et la sécurité. La vie et la santé aux risques de la pêche tropicale*, IRD (2007), que puede consultarse también en <http://www.ird.fr/peches-et-pecheurs-du-sud/index.php?page=accueil&langue=es>.

11. Véase ORGANISATION INTERNATIONALE DU TRAVAIL, *La sécurité et la santé dans l'industrie de la pêche*, Bureau International du Travail (Ginebra, 1999); y *Convention (n.º 188) sur le travail dans la pêche, 2007: Tous à bord! Document de réflexion pour le Forum de dialogue mondial sur la promotion de la convention (n.º 188) sur le travail dans la pêche, 2007 (15-17 mai 2013)*, Bureau International du Travail (Ginebra, 2013), en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_dialogue/---sector/documents/publication/wcms_211600.pdf.

*tainable Small-Scale Fisheries in the Context of Food Security and Poverty Eradication*¹².

«Tradicionalmente, en la industria pesquera, el sistema de remuneración consiste en compartir las capturas», indica el informe de la OIT. Esta retribución en función de los resultados de la actividad, con una parte de la pesca, es el cemento de la tripulación, genera su solidaridad, anima de manera natural a la tripulación a incrementar la productividad trabajando con una plantilla tan reducida como sea posible y durante largas horas seguidas. Si se busca cohesión y eficacia, un miembro de la tripulación más lento o temeroso no será aceptado durante mucho tiempo, incluso podrá ser maltratado. La falta de salario mínimo para los pescadores y la poca claridad que rodea la cuestión de los ingresos hacen que algunos pescadores puedan verse llevados a trabajar de manera más intensiva y a asumir más riesgos. Las jornadas de trabajo tan largas implican igualmente fatiga, un problema crónico en numerosos sectores de esta industria¹³.

Cuando la remuneración está determinada en función del tiempo y la duración del trabajo, de manera fija, a menudo al mes, suele dar lugar a una participación complementaria según los resultados de la pesca y de su venta. En un sistema de retribución a la parte, la remuneración del trabajo es incierta, aleatoria. En numerosos países, los pescadores entran en la categoría de autónomos o «trabajadores independientes» por la flexibilidad de la remuneración, desvinculada del número de horas de trabajo realizadas.

La retribución a la parte es la esencia de la aventura marítima, de la búsqueda incierta del pescado; permite compartir

12. Véase *Voluntary Guidelines for Securing Sustainable Small-Scale Fisheries in the Context of Food Security and Poverty Eradication*, FAO (Roma, 2015), 34 páginas, localizable en <http://www.fao.org/3/a-i4356e.pdf>.

13. Véanse CHARVET, M., LAURIoux, F. y LAZUECH, G., «Quand la pénibilité du travail débarque. Les temps des pêcheurs et de leurs conjointes», *Revue du Travail et Emploi*, número 147 (2016/3), páginas 53-75 (<http://www.cairn.info/revue-travail-et-emploi-2016-3.htm>).

riesgos y compartir los resultados de los beneficios. En el marco salarial, este tipo de retribución no permite compartir pérdidas, pues como el marinero pescador no es un asociado, no participa en la copropiedad del buque ni en las decisiones relativas a las inversiones o la gestión. No obstante, en diversos países, el marinero pescador retribuido a la parte queda excluido de la remuneración salarial, precisamente por su remuneración aleatoria; se trata de autoempleo o *self employment*, trabajo autónomo; se le trata, por lo tanto, como trabajador independiente, salvo en materia de protección de la salud y la seguridad en el trabajo. La retribución a la parte desvincula la retribución de la duración del trabajo, ignorando la duración máxima del trabajo y las horas extraordinarias¹⁴. La gestión de la fatiga es fundamental para la seguridad, pero no se puede evitar el desgaste en el trabajo, al igual que los accidentes¹⁵. La retribución a la parte, dentro de un enfoque de trabajo decente, necesita que el personal a bordo esté controlado por una autoridad pública seria, dentro de una lógica de dotación de seguridad o *safe manning*; se trata de garantizar el retorno a buen puerto, el trabajo decente y la protección de los recursos humanos. Antes de hacerse a la mar, deben existir contratos por escrito que describan las reglas para calcular la retribución a partir del volumen de facturación bruto, los gastos comunes que se pueden deducir de este volumen de facturación bruto y, a continuación, la manera de repartir con precisión las partes para el armador y las partes para la tripulación. Estas cuestiones no se pueden tratar

14. Véase GIL PLANA, J., «La jornada de trabajo en el mar», en CABEZA PEREIRO, J. y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, E. (coordinadores), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo (Albacete, 2015), páginas 433- 444.

15. Véanse PROUÏTÈRE-MAULION, Gw. y CHAUMETTE, P., «Impact de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité sur les techniques et rapports sociaux dans le secteur de la pêche», en *Mutations techniques des pêches maritimes: agir ou subir?*, IFREMER (Brest, 2001), páginas 211-229; y CHAUMETTE, P., «De la prévention à la pêche maritime. Protéger les marins autant que la ressource halieutique?», *Revue Française des Affaires Sociales*, números 2-3 (2008), páginas 323-339.

a bordo ni después del desembarco¹⁶. Es importante que el armador pueda justificar el importe de las retribuciones de las partes a través de una contabilidad precisa.

SUDESTE ASIÁTICO

Numerosos pescadores, especialmente en Asia, trabajan en buques de altura matriculados en un país que no es el suyo y son, por lo tanto, trabajadores migrantes. La tendencia lenta, aparentemente para esquivar los reglamentos de seguridad y demás, parece ser la de registrar los buques pesqueros de gran tonelaje en los países de libre matriculación, algunos de los cuales tienen un historial muy extenso en materia de accidentes. De esta forma se ha desarrollado y motorizado la flota tailandesa, que ya no es ante todo artesanal o de bajura. Esta flota emplea a numerosos marineros pescadores de Birmania y Camboya para faenar en el mar territorial de Tailandia o en aguas más lejanas. Estos marineros pescadores no están registrados y la mayoría de las veces no tienen documentos ni formación ni certificados y, por lo tanto, son unos desconocidos para el Ministerio de Trabajo de Tailandia. Dentro del marco de la ley de 1947 sobre pesca, sus actividades son ilegales¹⁷. La Ley de Protección del Trabajo de 1998 (*Labour Protection Act*, LPA) contie-

16. Véanse CHAUMETTE, P., «De la modernisation de la rémunération à la part de pêche», en *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXXIV, 2016, páginas 37-57; CARRIL VÁZQUEZ, X. M., «Comentario de la Sentencia del Juzgado de lo Social número 1 de Santiago de Compostela de 4 de agosto de 2016 (00290/2016, autos seguidos en este Juzgado con el número 966/2015)», *Trabajo y Derecho*, número 25 (2017), páginas 122-125; y CABEZA PEREIRO, J., «El salario a la parte en la pesca, entre costumbre y autonomía colectiva», en CABEZA PEREIRO, J. y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, E. (coordinadores), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo (Albacete, 2015), páginas 415-431.

17. Véase ORGANISATION INTERNATIONALE POUR LES MIGRATIONS (OMI). ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES (OIM), *Trafficking of Fishermen in Thailand*, 14 de enero, 2011, 92 páginas.

ne varias disposiciones relativas a los salarios y las condiciones laborales basándose en el contrato laboral, pero ninguno de estos pescadores dispone de dicho contrato por escrito. Esta legislación social nacional no se aplica a bordo de los barcos de pesca que faenan más allá de las aguas territoriales tailandesas, lo cual excluye a una buena parte de la flota pesquera. Los marineros extranjeros, en la mayoría de los casos, están en situación irregular ante la ley tailandesa de inmigración. Los armadores no desean pagar la tasa de 3800 baths para regularizarlos por el riesgo que supone que los marineros cambien de embarque. La administración marítima tailandesa considera este documento más como una libreta profesional de marinero pescador que como un pasaporte, que facilita los traspasos. No existe un acuerdo regional de libre circulación de trabajadores. Indonesia parece aceptar dicho documento como documento de identidad y pasaporte, de manera que los armadores de los buques tailandeses se esfuerzan por estar en regla con la administración indonesia de inmigración. Existen, no obstante, numerosos documentos tailandeses falsos, ya que estos se producen de manera ilícita. El Gobierno tailandés tiene la intención de incluir a los marineros pescadores en el ámbito de aplicación del Convenio 185 de 2003 de la OIT relativo a los documentos de identidad de la gente de mar, que Indonesia ratificó el 16 de julio de 2008.

En Indonesia, en el año 2016 un nuevo decreto gubernamental tiene en cuenta parcialmente las investigaciones de la Organización Internacional para las Migraciones sobre el tráfico de seres humanos en las pesquerías indonesias con el fin de limitar los atentados contra los derechos humanos.

«El informe de investigación es la única publicación que ofrece una descripción completa y crítica de la dimensión del tráfico de seres humanos y del trabajo forzoso en la industria de la pesca de Indonesia», declaró la ministra Susi Pudjiastuti al publicarse el informe y el nuevo decreto. Se trata de crear un mecanismo de certificación para que la industria pesquera esté exenta, donde sea posible, de que se produzcan violaciones de los derechos humanos. El decreto exige que todas las empresas del sector pesquero realicen una verificación detallada del res-

peto de los derechos humanos para asegurar el bienestar de los pescadores y los trabajadores portuarios. Este decreto llega casi dos años después de que los medios de comunicación revelaran las brutales condiciones que se viven a bordo de numerosos buques extranjeros autorizados a faenar en aguas indonesias. Las investigaciones basadas en entrevistas, con más de 1100 víctimas de tráfico de seres humanos, han revelado violaciones muy extendidas y sistemáticas de los derechos humanos en la industria y una criminalidad endémica, que va desde la falsificación de documentos al asesinato, y está en pleno auge en un entorno reglamentario que necesita una importante revisión¹⁸.

En Tailandia, la contratación de marineros pescadores extranjeros pasa por diversos intermediarios, de manera totalmente opaca, sin ningún contrato por escrito¹⁹. En ausencia de contratos laborales escritos, los marineros camboyanos quedan excluidos fundamentalmente de las prestaciones sociales y los servicios de bienestar. Los embarques duran entre 18 y 30 meses, con un salario mensual fijo de 4000 a 5000 baths o un porcentaje de las capturas, una vez deducidos los gastos comunes del barco. El cálculo de las partes lo hace el capitán, sin que los marineros puedan tener acceso al libro de gestión de este.

Esta categoría de pescadores migrantes comprende alrededor de 262 000 pescadores, que trabajan generalmente en buques de más de 500 toneladas que faenan en aguas lejanas. Estos pescadores suelen tener los mismos problemas que los marineros contratados en los buques comerciales que enarbo-

18. Véase ORGANISATION INTERNATIONALE POUR LES MIGRATIONS (OMI). ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL PARA LAS MIGRACIONES (OIM), *Human Trafficking, Forced Labour and Fisheries Crime in the Indonesian Fishing Industry* (2016), que puede consultarse en <https://indonesia.iom.int/human-trafficking-forced-labour-and-fisheries-crime-indonesian-fishing-industry-iom>.

19. Véase *Trafficking of Fishermen in Thailand*, cit., página 21. «La OIM ha ayudado a 54 pescadores camboyanos —víctimas de esclavitud— a retornar a su lugar de origen en Camboya», *Más pescadores víctimas de trata y esclavitud en aguas de Asia reciben ayuda para retornar a su lugar de origen*, 06/07/2016, <https://www.iom.int/es/news/mas-pescadores-victimas-de-trata-y-esclavitud-en-aguas-de-asia-reciben-ayuda-para-retornar-su>.

lan pabellón extranjero (o, por lo menos, en algunos de estos buques) y pueden verse obligados, sobre todo, a practicar la pesca ilegal, clandestina y no regulada.

En Taiwán, la pesca tradicional y costera prácticamente ha desaparecido a causa del desarrollo de la industria y del entusiasmo de la política económica del país. El ecosistema marino está casi destruido. Los efectos acumulativos de la sobrepesca y de la contaminación industrial han agotado los recursos haliéuticos. Como consecuencia de ello, durante los últimos 30 años, progresivamente, se ha ido desarrollando en Taiwán una flota de altura industrializada. La expansión de esta industria de altura ha tenido repercusiones dolorosas. La pesca está controlada por poderosos grupos económicos. Estas compañías se mueven solo por el beneficio y no se preocupan por los recursos marinos ni por la vida humana. Los métodos de pesca que usan, poco respetuosos con el medio ambiente, reflejan bien la carrera en pro del beneficio de estos armadores, al igual que ocurre con el maltrato que infligen a los trabajadores, tanto taiwaneses como extranjeros.

Según el Gobierno taiwanés, la media de edad de los trabajadores taiwaneses en un barco de altura es de 35 a 40 años. Esta estadística parece alta. El 98% de los trabajadores de la pesca con un primer contrato son jóvenes diplomados o desmovilizados del servicio militar. El 65% de los marineros ha trabajado menos de 5 años en los barcos y la población que vive de la pesca asciende a unas 600 000 personas. Los observadores constatan que los marineros son en su mayoría mucho más jóvenes. Aparte de los aborígenes, muchos de estos jóvenes participan en uno o dos viajes, descubren las peligrosas condiciones laborales y los malos tratos y no vuelven a navegar. En cuanto a los aborígenes, debido a la discriminación racial, la falta de instrucción y de empleo, muchos de ellos se ven abocados a tener que aceptar los peores trabajos en tierra y por eso solicitan un trabajo en la pesca, donde la retribución es mayor. El número de extranjeros está creciendo. Los más numerosos son los chinos continentales, los filipinos y los tailandeses, a continuación vienen los sudafricanos y los mauricianos. Aunque el Gobierno no autoriza más

que un 30% de extranjeros, los informes de los observadores contabilizan entre un 50% y un 75% de extranjeros.

Poco instruidos y procedentes de medios agrícolas, los aborígenes y los taiwaneses no saben nadar, apenas conocen los procedimientos de socorrismo y no reciben formación alguna sobre el mantenimiento del equipamiento antes de su primer viaje. Ahora bien, más del 60% de los pescadores superan las 12 horas de trabajo al día. Los arrastreros hacen de 5 a 6 horas al día, a las cuales se añaden 12 horas para levantar las redes y clasificar la captura. Los pescadores de calamares trabajan jornadas aún más largas. Duermen de 4 a 6 horas al día y no saben lo que es una pausa. Teniendo en cuenta la falta de sueño y el agotamiento, la pesca mecanizada genera aburrimiento y aumenta el riesgo de accidentes, que se acentúa, además, por la dificultad de comunicación entre los pescadores debido a la presencia de trabajadores extranjeros. Los barcos taiwaneses son poco seguros. La organización de armadores de Kaohsiung admite que, en estos diez últimos años, se han perdido más de 2000 barcos y han fallecido más de 3000 hombres, lo cual da una media de 24 muertos al mes. Los motivos de esta situación son múltiples y se acumulan: la antigüedad de los barcos, la falta de equipos de seguridad, de botes y chalecos salvavidas, la compra de barcos japoneses viejos desclasificados, la corrupción de los controladores de seguridad, el trabajo con tripulaciones no conformes... Aunque la tripulación no tiene nada que decir sobre las decisiones relativas a los caladeros y las técnicas de pesca, si se quejan, son detenidos cual criminales y encarcelados por algunos países, a menudo en condiciones lamentables. El contrato no hace mención alguna a una posible detención y, generalmente, la suspensión del trabajo no se paga y entonces la familia se encuentra sin recursos. Los pescadores, a menudo, regresan a puerto habiendo contraído una deuda con la compañía. Como los documentos se encuentran en manos de los empleadores, no hay otra manera de reembolsarla que firmando un nuevo contrato para otro embarque.

Cuando se sabe que los embarques duran de un año a tres años (incluso 5 años), cabe imaginar los problemas que estos

largos períodos de separación crean en las familias y las cargas que deben asumir las mujeres. Durante estas largas ausencias, los hombres sufren la soledad y el aislamiento, y su paliativo es el alcohol. La tensión aumenta entre los chicos, sobre todo, cuando hay exceso de trabajo o condiciones más duras. En una situación así, los motines, la violencia y los asesinatos se hacen cada vez más frecuentes. Tan solo el 7% de los marineros taiwaneses tiene garantizado un salario fijo. De hecho, la mayoría de los trabajadores de la pesca en Taiwán no se consideran como empleados, sino como socios de la compañía. Una vez que el barco ha abandonado el puerto, se paga a las familias una vez al mes. Estos pagos deberían ascender a un importe total de 400 \$ USA, pero un informe de observación revela que muy pocas veces es así. De hecho, estos pagos no representan un salario, sino un préstamo. Al final del viaje, todos los gastos, que duplican o triplican las sumas anticipadas a las familias, se deducen de la venta de las capturas. La parte de la compañía es de un 60% a un 65% del importe. El resto se reparte entre los miembros de la tripulación, recibiendo el capitán y el oficial 2 o 3 partes. Si la parte del pescador es inferior al importe asignado a su familia, el pescador se endeuda con la compañía. A falta de mano de obra voluntaria, la mayoría de los agentes de contratación son intermediarios opacos a sueldo de los armadores. Los jóvenes aborígenes son sus presas favoritas, los atraen a los barcos a base de alcohol, mujeres y promesas de salarios fabulosos. Al confiscarles los documentos de identidad y los relativos a la pesca, las compañías controlan perfectamente a los pescadores, que nunca ven los términos de su contrato o lo firman sin entender a qué se comprometen. Los contactos con los trabajadores extranjeros del puerto de Kaohsiung revelan que no ganan más de 150 \$ USA, mientras que las estadísticas dicen que reciben 300 \$ USA.

Se puede contratar un seguro personal, pero no es obligatorio. De hecho, el seguro se limita estrictamente a los riesgos en el mar. Una vez que el barco vuelve a puerto para reparaciones, mantenimiento, etc., o antes de zarpar, los gastos por accidente corren a cargo del propio trabajador. Los pescadores tampoco

pueden ser indemnizados por el seguro laboral si no se reconoce que la enfermedad o la lesión se ha producido durante la actividad de la pesca. Cuando los pescadores están enfermos o heridos, se les cura con los medios existentes a bordo. Muchos sufren minusvalías irreparables porque reciben cuidados médicos demasiado tarde. Existe la «jubilación», pero en rara ocasión se percibe. Un marinero tiene que haber trabajado como mínimo 15 años para la misma compañía antes de poder cobrar su jubilación a los 55 años. Si se cumplen estas condiciones, pueden percibir entre 14 000 y 15 000 dólares²⁰.

Contrariamente a lo que se ha hecho con los marineros cualificados de la marina mercante, como complemento del convenio sobre el trabajo marítimo (CTM, que fue adoptado en 2006 y entró en vigor en 2013)²¹, la OIT no ha definido un salario mínimo básico específico para los pescadores. No obstante, algunos acuerdos de pesca establecidos entre los Estados costeros y la Unión Europea prescriben que las condiciones de remuneración de los pescadores en ningún caso pueden ser inferiores a las normas de la OIT y que, cuando se negocien los

20. Véase MEI JUNG LIN, Y., *Working conditions in Taiwan's offshore fisheries*, International Collective Support of Fishworkers, ICSF (Chennai-India, 1995), que puede localizarse en www.icsf.net.

21. La recomendación número 187 sobre los salarios y la duración del trabajo de la gente de mar y las tripulaciones de los buques (revisada), de 1996 dispone que, en la medida en que, después de consultar a las organizaciones que representan a los propietarios de los buques de pesca y a los pescadores, la autoridad competente considera que esta es factible, debería aplicar las disposiciones de la Recomendación (actualizadas con regularidad por la subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la comisión paritaria marítima de la OIT) a la pesca marítima comercial. El consejo de administración de la Oficina Internacional del Trabajo convocó los días 12 y 13 de 2009 una reunión de la subcomisión sobre los salarios de la gente de mar de la comisión paritaria marítima (creada en marzo de 2001), con el fin de actualizar el salario mínimo base de la OIT para los marineros cualificados. La subcomisión de la comisión paritaria marítima (CPM) de la OIT adoptó una resolución, el 28 de febrero de 2014, que revaloriza el importe mínimo del salario o del sueldo base para los marineros cualificados, que pasa de 585 a 592 dólares el 1 de enero de 2015 y a continuación a 614 dólares desde el 1 de enero de 2016.

salarios de los pescadores, los agentes sociales pueden referirse al importe vigente para la gente de mar.

PESCA ILÍCITA, PESCA ILEGAL, PESCA NO DECLARADA Y PESCA NO REGLAMENTADA (PESCA INDNR)

La pesca ilegal, no declarada y no regulada, sigue siendo importante, así como la sobrepesca, incluso si se han producido avances, tanto para limitar la sobrepesca como para luchar contra la pesca ilegal en el mar²².

Según indica la FAO:

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR) sigue siendo una de las mayores amenazas para los ecosistemas marinos como consecuencia de su poderosa capacidad para socavar los esfuerzos nacionales y regionales encaminados a una ordenación sostenible de la pesca, así como las iniciativas destinadas a la conservación de la biodiversidad marina. La pesca INDNR se aprovecha de la corrupción en las administraciones y explota las deficiencias de los regímenes de ordenación, especialmente de los países en desarrollo que carecen de la capacidad y los recursos necesarios para aplicar iniciativas de seguimiento, control y vigilancia (SCV) eficaces. La pesca INDNR existe en todos los tipos y dimensiones de la pesca, ocurre tanto en altamar como en zonas bajo jurisdicción nacional, afecta a

22. Véanse MAHINGA, J. G., *La pêche maritime et le droit international*, L'Harmattan (París, 2014); MORIN, M., «L'accord de la FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'Etat du port», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXVII (2010), páginas 393-410; «La lutte contre la pêche INN et la responsabilité des Etats», en CHAUMETTE, P. (coord.), *Maritime areas: control and prevention of illegal traffics at sea - Espaces marins: surveillance et prévention des trafics en mer*, Gomylex Editorial (Bilbao, 2016), páginas 83-97; y «L'Union Européenne et l'identification des pays tiers non coopérants dans la lutte contre la pêche illégale, non déclarée et non réglementée (INN)», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXXIV (2016), páginas 229-248.

todos los aspectos y etapas de la captura y utilización del pescado y, en ocasiones, puede estar asociada con la delincuencia organizada. Los recursos pesqueros de que disponen los pescadores de buena fe son eliminados por la pesca INDNR, lo que puede conducir al colapso de las pesquerías locales, y la pesca a pequeña escala en los países en desarrollo se muestra especialmente vulnerable. Los productos derivados de la pesca INDNR pueden introducirse en los mercados comerciales extranjeros ahogando de esta manera el abastecimiento local de alimentos. Por consiguiente, la pesca INDNR es una amenaza para la subsistencia, agrava la pobreza e incrementa la inseguridad alimentaria²³.

Nuestro colega y amigo recurre a la alegoría de la «pesca pirata»; a nuestro entender, esta expresión se presta a ambigüedad y confusión siempre que no sea aclarada. ¿Es adecuada para los juristas? El concepto de pesca INDNR-IUU-INN no es de definición simple²⁴. La piratería está estrictamente definida por el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay en 1982: un ataque con fines privados en un barco en altamar, con el uso de la violencia, la detención ilegal de personas o bienes, o robo y destrucción de bienes.

Los Estados costeros pueden aplicar eventualmente a las violencias en el mar, producidas en su mar territorial y aguas interiores, el mismo régimen que se prevé para los actos de piratería en altamar. Esta simplicidad está abierta a la legislación nacional, pero no puede alterar el derecho internacional. La pi-

23. Véase <http://www.fao.org/iuu-fishing/es>.

24. Véanse MORIN, M., «L'accord de la FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'Etat du port», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXVIII (2010), páginas 393-410; DELFOUR-SAMAMA, O., «La lutte contre la pêche illégale, non réglementée, non contrôlée, un instrument au profit du développement durable?», en BROVELLI, G. y SANCY, M., *Environnement et Développement durable dans les politiques de l'Union européenne. Actualités et défis*, PUR, Presses Universitaires de Rennes, collection L'Univers des Normes (Rennes, 2017), páginas 209-221.

ratería se ha convertido, en lenguaje común, aérea, luego cibernética, informática. El término «piratería» se ha usado en lenguaje común, con radios piratas, una fiesta pirata, un plan de Vigipirate contra ataques en Francia²⁵. La «piratería» de los productos se convierte en sinónimo de falsificación. La biopiratería (o biopirateo) se define como la apropiación ilegítima de los recursos de biodiversidad y el conocimiento tradicional indígena que puede estar asociado con ellos; no es necesariamente ilegal. La pesca «pirata» es ilegal. Para Xosé Manuel Carril Vázquez, «pesca pirata» es «una expresión que alude a una actividad ilícita».

La necesidad de combatir la pesca INDNR fue ante todo una preocupación internacional; por lo tanto, es muy natural que las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesqueras (OROP) adopten por primera vez medidas para contrarrestar la pesca INDNR, el principal obstáculo para el buen funcionamiento de sus actividades. Desde la década de los años 90, la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCAMLR) ha tomado conciencia de la magnitud de la pesca ilegal de la merluza negra (también conocida como bacalao austral, bacalao de profundidad o mero chileno), estimada en más de seis veces la captura declarada por buques de pesca legal. Por lo tanto, este último ha implicado la adopción de medidas de conservación para abordar específicamente la amenaza que representa la pesca INDNR, incluso mediante el establecimiento de lista de buques INDNR de las Partes Contratantes²⁶. Sin embargo, ante los desafíos que enfrentan las OROP y la ne-

25. Véanse los trabajos que figuran en la segunda parte, «Piraterie: de la mer au cyberspace. Colloque organisé dans le cadre des Journées Scientifiques de l'université de Nantes, les 5 et 6 juin 2014, en l'Honneur de Dominique GAURIER», del *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXXVI (2018), páginas 273-572; y, siempre en este anuario, el trabajo de LEBRUN, D., «De la piraterie au piratage», páginas 441-454.

26. Véase *Conservation Measure 10-06* (2008), complementado por la lista de buques de pesca INDNR de partes no contratantes, *Conservation Measure 10-07* (2009), en www.ccamlr.org.

cesidad de ir más allá de un marco regional, la FAO adoptó un acuerdo en 2009 sobre medidas del Estado del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no regulada. Este acuerdo incorpora el plan de acción internacional desarrollado por la misma organización en 2001, un instrumento de *soft law*, aplicable de manera solamente voluntaria por los Estados, basado en el Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995²⁷. Por lo tanto, estamos en presencia de una construcción legal que, al igual que otras ramas del Derecho²⁸, está pasando de los instrumentos de *soft law* a las normas obligatorias. Sin embargo, dado que los calendarios de los diversos ordenamientos jurídicos no coinciden necesariamente, pueden coexistir varios textos de valor legal desigual, lo que, si no presenta una imagen muy clara²⁹, permite superar ciertas deficiencias.

El Reglamento 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y erradicar la pesca INDNR³⁰, entró en vigor en 2010 y

27. Para una visión histórica, véase MORIN, M., «L'accord de la FAO sur les mesures de contrôle des navires par l'Etat du port», *Annuaire de Droit Maritime et Océanique. Faculté de Droit et des Sciences Politiques. Université de Nantes*, Tomo XXVII (2010), página 737.

28. Este es el caso del derecho internacional de protección del medio ambiente, que se construyó a partir de conceptos y principios inicialmente «programáticos» y prospectivos antes de convertirse en estándares positivos. Sobre el tema, véase DAILLIER, P., FORTEAU, M. y PELLET, A., *Droit international public*, 8 ed., LGDJ (París, 2010), página 1417.

29. Esta superposición de calendarios obligó a las delegaciones que negocian el Acuerdo de 2009 a garantizar que las disposiciones adoptadas no entren en conflicto con sus normas internas, MORIN, M., *ibidem*, página 738.

30. Véase el Reglamento (CE) 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos 2847/93, 1936/2001 y 601/2004, y se derogan los Reglamentos 1093/94 y 1447/1999, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 286 de 29 de octubre de 2008. El Reglamento Indnr propuesto por la Comisión Europea, junto con una Comunicación en octubre de 2007, se basó en las aportaciones y los resultados de una consulta pública iniciada en enero de 2007.

se complementó con el Reglamento 1010/2009, de 22 de octubre de 2009³¹, y el Reglamento de aplicación 672/2013, de 15 de julio de 2013, por el que se establece la lista de la Unión Europea de embarcaciones que realizan actividades de pesca ilegales, no declaradas y no reglamentadas³², que son bastante vinculantes. El Reglamento europeo 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008, otorga validez legal a la definición de pesca INDNR, cuyos términos se derivan, casi idénticamente, del plan de acción internacional de la FAO para prevenir, contrarrestar y eliminar la pesca ilegal, no declarada, no reglamentada, adoptada en 2001 por el Comité de Pesca de la FAO y a la que se refiere el Acuerdo de 2009³³. Actualmente, esta definición se refiere solo a los productos importados en Europa, pero se pretende

Esta propuesta, que fue positivamente apreciada y apoyada por el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social Europeo, recibió una aprobación política unánime en el Consejo Europeo de Ministros de Pesca el 24 de junio de 2008, que adoptó formalmente el Reglamento INDNR el 29 de septiembre de 2008.

31. Reglamento (CE) 1010/2009 de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) 1005/2008, modificado por el Reglamento (UE) 86/2010 de la Comisión, de 29 de enero de 2010 que modifica el anexo I del Reglamento (CE) 1005/2008 del Consejo en lo que respecta a la definición de productos de la pesca y que modifica el Reglamento (CE) 1010/2009 de la Comisión en lo que respecta al intercambio de información sobre las inspecciones de buques de terceros países y las disposiciones administrativas para los certificados de captura, y el Reglamento (UE) 202/2011 de la Comisión, de 1 de marzo de 2011, que modifica el anexo I del Reglamento (CE) 1005/2008 del Consejo en lo que respecta a la definición de productos de la pesca y por el que se modifica el Reglamento (CE) 1010/2009 de la Comisión en lo que respecta a los modelos de notificación previa, Criterios para inspecciones portuarias y reconocimiento de sistemas de documentación de las capturas adoptadas por las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

32. *Diario Oficial de la Unión Europea* L 196 de 16 de julio de 2013.

33. «La expresión “pesca ilegal, no declarada y no reglamentada” significa las actividades definidas en el párrafo 3 del Plan de Acción Internacional de la FAO para Prevenir, Prevenir y Eliminar la Pesca INDNR», según el artículo 1, letra e), del Acuerdo de 2009.

que se convierta en universal una vez que el Acuerdo de 2009 entre en vigor.

Esto es tanto más importante, ya que la definición adoptada tiene la ventaja de cubrir, de manera aparentemente exhaustiva, las diferentes formas que puede tomar la pesca ilegal, incluso si tal enumeración puede parecer artificial, ya que estas actividades se producen, en la práctica, la mayoría de las veces, concomitantemente³⁴. El Reglamento 1005/2008 identifica tres tipos de pesca para este fin:

- La pesca ilegal, que es la pesca realizada en las aguas de un estado sin autorización o en contravención de sus leyes y reglamentos o en violación de las normas internacionales.
- Pesca no declarada, que incluye actividades de pesca que no han sido declaradas o han sido informadas, de manera fraudulenta, a la autoridad nacional o la OROP.
- La pesca no regulada, dirigida a los buques que pescan en un área de competencia de una organización regional sin tener la nacionalidad de un Estado parte de esa organización o de una manera incompatible con las medidas de conservación y ordenación establecidas por esa organización.

Por lo tanto, es una presunción de pesca INDNR que pesa sobre cualquier barco pesquero cuando no tiene una licencia de pesca, no transmite sus datos de captura, opera en un área prohibida, pesca especies no autorizadas, usa equipo prohibido, no respeta las medidas de conservación de una OROP mientras pesca en su área de competencia, trasbordos o participa en

34. Véase DELFOUR-SAMAMA, O., «La lutte contre la pêche illégale, non réglementée, non contrôlée, un instrument au profit du développement durable?», en BROVELLI, G. y SANCY, M., *Environnement et Développement durable dans les politiques de l'Union européenne. Actualités et défis*, Presses universitaires de Rennes, Collection L'Univers des Normes (Rennes, 2017).

operaciones de pesca conjuntas con buques pesqueros que se sabe que han practicado pesca INDNR³⁵.

El jueves 3 de enero de 2019, el periódico semanal *Le Marin*, «El periódico de la economía marítima», publicó un informe muy interesante de Solène LE ROUX titulado «La pesca en Vietnam se adapta a las reglas de Europa»³⁶. La idea central se abordó en el artículo «En Vietnam, la pesca cumple con los requisitos europeos». El 23 de octubre de 2017, la Unión Europea, y, más en concreto, la Comisión, emitió una advertencia, esto es, en el lenguaje común sacó «tarjeta amarilla», debido a la falta de vigilancia del país en la lucha contra la pesca ilegal. Desde 2012, la Comisión Europea ha enviado un total de 25 avisos. A partir de noviembre de 2017, se aprobó una nueva ley de pesca en Vietnam para evitar la prohibición del acceso al mercado europeo: los buques de menos de 24 m deben equiparse con una herramienta de radiocomunicación, y los buques de más de 24 m deben tener un GPS. Estos buques serán controlados en tiempo real por la administración marítima. Hay apoyo financiero para este equipo, pero los 120 000 buques involucrados no podrán beneficiarse de él. 3000 se equiparán en 2019. La cantidad de sanciones aplicadas se ha multiplicado por diez. Se han reforzado los controles de salida y retorno, especialmente en los libros de registro. Se han establecido tres centros de seguimiento. Los controles marítimos se han reforzado con nuevos recursos navales. Los pescadores vietnamitas parecen ser conscientes de la sobrepesca y se preocupan por su futuro. ¿Puede el turismo reemplazar a la pesca de manera sostenible? Las cuotas y licencias de atún parecen ser bien aceptadas. Alrededor de las 16 áreas marinas protegidas, el recurso parece desarrollarse, no retroceder.

Se cosechan anualmente 3 millones de toneladas. Con la acuicultura alcanzando los 3,65 millones de toneladas en 2016, un millón de toneladas de la pesquería solo se exportan, pero

35. Artículo 3.1 del Reglamento.

36. *Le Marin* de 3 de enero de 2019, páginas 18-21 (www.lemarin.fr).

este millón está valorado en 2500 millones de dólares o, con productos de acuicultura exportados, en un total de 8300 millones de dólares. Las exportaciones a la Unión Europea representan solo el 17% del total, lo que otorga a los requisitos de la Unión un papel decisivo. A partir de la advertencia, las ventas a la UE se redujeron a la mitad. El artículo en el periódico *Le Marin* señala, hacia el final, que Vietnam ratificó en julio de 2018 el acuerdo de la FAO sobre las medidas de control del estado del puerto. Es desafortunado que la estrategia de lucha de la FAO se vea borrosa por las intervenciones europeas en títulos, que, en nuestra opinión, distorsionan ligeramente los desarrollos internacionales.

Permanecerá en Vietnam, como en Camboya y Myanmar, para considerar la protección de sus nacionales, pescadores en países vecinos, de los que frecuentemente se abusa. ¿Qué protección deben los Estados proveedores de mano de obra a sus nacionales que, en condiciones muy difíciles, traen divisas para alimentar a sus familias?

CONDICIONES LABORALES

Para complicar aún más el problema, en numerosos países solamente los buques más grandes están obligados a aplicar las reglas de seguridad y rara vez —léase nunca— son inspeccionadas las embarcaciones más pequeñas. Esto se debe, en parte, a la limitación de los recursos, pero es habitual que esto sea el resultado de una resistencia de los propios pescadores, preocupados por el precio de la implementación de las medidas de seguridad y poco convencidos del buen funcionamiento de los reglamentos que se les imponen. El informe de la OIT de 1999 subraya que la pesca en el mar, en gran medida, sigue siendo una actividad ejercida por hombres, ocupándose las mujeres fundamentalmente de la transformación y la comercialización del pescado. Esto engloba el trabajo de transformación en cadena a bordo de grandes buques en la mar. Numerosos niños trabajan igualmente en la industria la pesca, indica este informe. El

fenómeno está muy extendido en el sudeste asiático, pero también se produce en países desarrollados. El Programa Internacional de la OIT para la abolición del trabajo infantil (IPEC) se esfuerza en ayudar a mejorar las condiciones de algunos de estos niños en Indonesia.

Si bien reconoce que las organizaciones públicas y privadas conceden cada vez más atención a las cuestiones relativas a la salud y la seguridad en la pesca, en 1999 el informe de la OIT hacía un llamamiento a favor de mejorar la coordinación entre las autoridades públicas, las organizaciones de trabajadores y las organizaciones de propietarios de buques de pesca. Una mejora en el intercambio de información a nivel internacional contribuirá a ayudar, desde el punto de vista de la salud y la seguridad, a esos trabajadores que están sometidos a condiciones mediocres o que simplemente ignoran ciertas medidas de seguridad.

Cuando se produce un accidente o se sufre una enfermedad en la mar, el pescador se encuentra lejos de un centro médico profesional y debe contar con sus colegas a bordo del buque de pesca para que le curen; los servicios de evacuación médica varían considerablemente de un país a otro y de una región a otra. Los barcos de pesca pueden permanecer en la mar durante largos períodos, faenando en zonas de pesca alejadas, siendo entonces especialmente importante la calidad del alojamiento y de la alimentación que se ofrecen a bordo. Los buques de pesca que realizan operaciones a largo plazo pueden abastecerse de carburante y otros productos, cambiar de tripulación y descargar sus capturas en puertos en el extranjero o en la mar por medio de barcos de avituallamiento y de barcos transportadores. No obstante, suele ser difícil que los pescadores consigan permisos de tierra en puertos extranjeros o visados que les autoricen a subir a bordo de barcos o a abandonarlos en países extranjeros. Las disposiciones del Convenio 185 de la OIT sobre documentos de identidad de la gente de mar (revisado), en 2003, pueden ser aplicadas por la autoridad competente a la pesca marítima comercial, tras consultar con las organizaciones que representan a los propietarios de los buques de pesca y a

los pescadores³⁷. Recientemente, Montenegro y Sri Lanka han ratificado el Convenio número 185, haciendo que el número de Estados ratificadores ascienda a 32³⁸.

HACIA EL CONVENIO NÚMERO 188 DE 2007 DE LA OIT

A raíz del debate sobre la política normativa que tuvo lugar en la sesión 81 de la Conferencia Internacional del Trabajo, en 1994, el Consejo de Administración decidió, en su sesión 262 (marzo-abril 1995), crear un grupo de trabajo sobre la política de revisión de las normas (el grupo de trabajo, en adelante) en el marco de la Comisión de Cuestiones Jurídicas y Normas Internacionales del trabajo (LILS). Se decidió que este grupo de trabajo examinaría la cuestión de la revisión de todos los convenios y recomendaciones acordados antes de 1985 con el fin de

37. Véanse MCCONNELL, M. L., «The ILO's Seafarers' Identify Documents Convention (revised), 2003 n.º 185 after more than a decade: Ahead of its time or case of good intentions gone wrong», en CHAUMETTE, P. (coord.), *Seafarers: an international labour market in perspective. - Gens de mer: un marché international du travail*, Gomylex (Bilbao, 2016), páginas 285-334; y THOMAS, FL., «Réflexions sur la descente à terre des gens de mer (escale et transit) dans l'Union européenne», *Neptunus, e-revue. Centre de Droit Maritime et Océanique*, volumen 19 (2013/1), localizable en <http://www.cdmo.univ-nantes.fr>.

38. Del 10 al 12 de febrero de 2016, la comisión tripartita marítima *ad hoc*, constituida para proponer enmiendas al Convenio (n.º 185) sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisada), 1983, se reunió para examinar las dificultades que las exigencias en materia de seguridad hacen recaer sobre el acceso de la gente de mar a los permisos para bajar a tierra. Los futuros documentos de identidad de la gente de mar que se emitan de conformidad con la versión enmendada del Convenio núm. 185 llevarán una imagen facial almacenada en un chip electrónico sin contacto, lo cual facilitará su aceptación y su uso. La Conferencia Internacional del Trabajo adoptó estas enmiendas y las resoluciones durante su sesión de 31 de mayo a 11 de junio de 2016 (http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_463121/lang-fr/index.htm). Sobre el tema, véase CHAUMETTE, P., «Actualité internationale de la Pièce d'Identité des Gens de Mer (PIM)», *Carnet du programme européen de recherche Human Sea, ERC 2013 Advanced Grant n.º 340770*, 26 de mayo de 2015, <http://humansea.hypotheses.org/250>.

rejuvenecer y reforzar el sistema normativo. Se entendía que, ante todo, las propuestas no debían reducir la protección ya acordada a los trabajadores en los convenios ratificados. Este grupo de trabajo examinó todos los convenios y recomendaciones que se encuentran bajo su mandato e inició un examen caso por caso de cada uno de los instrumentos. El Consejo de Administración aprobó las propuestas que este grupo hizo para revisar los instrumentos caducados, promover la ratificación de los convenios actuales, invitar a los Estados miembros a aplicar debidamente las recomendaciones actuales y contemplar, según el caso, la necesidad de abandonar, derogar o retirar los instrumentos caducados. El grupo de trabajo examinó las siete normas de la PIT (cinco convenios y dos recomendaciones) sobre el sector de la pesca, todos ellos adoptados antes de 1985. El Consejo de Administración invitó a la Reunión tripartita sobre seguridad y salud en la industria de la pesca (Ginebra, 13-17 diciembre 1999) a examinar a su vez estos instrumentos. A este efecto, la Reunión creó su propio grupo de trabajo, al cual encargó realizar proposiciones y, sobre todo, determinar cuáles son las normas que se deben revisar o promover con vistas a su ratificación (o, en el caso de las recomendaciones, de su aplicación efectiva) o considerar desfasadas. El grupo de trabajo de la Comisión LILS ha examinado estas proposiciones y luego se las ha comunicado a la Comisión y al Consejo de Administración.

Se trata, ante todo, de revisar el Convenio 113, de 1959, sobre el reconocimiento médico de los pescadores, que solamente cuenta con 29 ratificaciones, el Convenio 114, de 1959, sobre el contrato de embarque de los pescadores, que solo contaba con 22 ratificaciones en 2004, así como el Convenio 125, de 1966, sobre los certificados de capacitación de los pescadores, que tan solo fue ratificado por 10 Estados. El Consejo de Administración recomendó revisar este último convenio, habida cuenta del Convenio Internacional de la OMI sobre las normas de formación del personal de los barcos de pesca, expedición de certificados y guardias (STCW-F). En lo relativo al Convenio 126, de 1966, sobre el alojamiento a bordo de los barcos de pesca, ratificado por 22 Estados, el Consejo de Administración invitó a

los Estados miembros a informar, si procede, a la Oficina Internacional del Trabajo de los obstáculos y dificultades que pudieran evitar o retrasar la ratificación de este convenio o hacer necesaria su revisión. El Consejo de Administración recomendó mantener la Recomendación número 7, de 1920, sobre la duración del trabajo de la pesca, pero también que la OIT iniciara estudios sobre la organización del tiempo de trabajo y los períodos de descanso en la industria de la pesca. Por consiguiente, en 2004, el Consejo de Administración concluyó que tres de los cinco convenios (Convenios 113, 114 y 125) y una recomendación (126) apelan a una revisión parcial o total; que hacen falta informaciones adicionales sobre el Convenio 126 para determinar si ha lugar revisarlo; que se deben realizar estudios sobre las cuestiones objeto de otra recomendación (7); y que, además, se debe considerar denunciar el Convenio 112, de 1959, sobre la edad mínima (pescadores), tras la ratificación de un instrumento más moderno³⁹.

El informe preliminar de la OIT⁴⁰ y un cuestionario adjunto en anexo han sido enviados a los Gobiernos de los Estados miembros de la OIT, que fueron invitados a mandar sus respuestas a la Oficina Internacional del Trabajo de Ginebra, como muy tarde, el 1 de agosto de 2003. Estas respuestas han sido objeto de un segundo informe⁴¹. Las conclusiones propuestas han sido elaboradas a raíz de las respuestas recibidas. Las conclusiones tienen en cuenta las opiniones expresadas en la Reunión tripartita de expertos sobre las normas del trabajo en el

39. Véase PROUITIÈRE-MAULION, Gw., «La convention n.º 188 de l'OIT sur le travail de la pêche du 14 juin 2007: vers un respect des droits fondamentaux au travail des pêcheurs?», *Un Droit pour des hommes libres, Mélanges Alain FENET*, Litec, (París, 2008), páginas 219-238.

40. Conferencia Internacional del Trabajo, Informe V(1), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche - Normes d'ensemble (une convention complétée par une recommandation) sur le travail dans le secteur de la pêche*, Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 2004, 216 p., ISBN 92-2-213039-1.

41. Conferencia Internacional del Trabajo, 92.ª sesión 2004, Informe V (2), *Conditions de travail dans le secteur de la pêche: Les vues des mandants*, BIT, Ginebra, 2004, 281 p., ISBN 92-2-213041-3.

sector de la pesca (2-4 septiembre 2003). Estas conclusiones han servido de base para el debate de la Conferencia Internacional del Trabajo de la cuestión del trabajo en la pesca, inscrito en el orden del día de su sesión 92 de 2004: normas globales (un convenio completado con una recomendación) sobre el trabajo en el sector de la pesca. La Oficina Internacional del Trabajo ha velado por armonizar el articulado con el empleado en el segundo proyecto preliminar del Convenio del Trabajo Marítimo Consolidado (CTMC), consciente de que las diferencias podrían causar dificultades a ciertos Estados.

1. La Conferencia Internacional del Trabajo debería adoptar las normas internacionales relativas al trabajo en el sector de la pesca. 2. Estas normas deberían adoptar la forma de un convenio completado por una recomendación. 3. El preámbulo debería disponer que el objetivo de los instrumentos propuestos es contribuir a garantizar que los pescadores gozan de condiciones de trabajo decentes a bordo de los barcos de pesca en lo relativo a las condiciones mínimas requeridas para el trabajo a bordo, las condiciones de servicio, el alojamiento y la alimentación, la protección de la salud, los cuidados médicos y la seguridad social.

A continuación se presentó toda una serie de disposiciones detalladas.

El proyecto se sometió a votación en 2005 y no obtuvo el quórum requerido; no obstante, la resolución fue adoptada. Se transmitió un nuevo cuestionario en 2006 que permitió adoptar el Convenio 188 sobre el Trabajo en la Pesca en el año 2007 en Ginebra. La adopción en 2006 en Ginebra del Convenio del Trabajo Marítimo por una gran mayoría, sin oposición, con muy pocas abstenciones, permitió también aclarar los debates⁴². La principal innovación consiste en dejar de excluir a los pequeños barcos de pesca, incluso si conviene contemplar adaptacio-

42. Véanse CHARBONNEAU, A., PROUTIERE-MAULION, Gw. y CHAUMETTE, P., «Les Conventions OIT sur le travail maritime de 2006 et 188 sur le travail à la pêche de 2007», *Scritti in onore di Francesco BERLINGIERI, Il Diritto Marittimo*, S. R. L. (2010), páginas 337-360.

nes; la segunda innovación consiste en englobar a toda la pesca comercial, tanto a la de agua dulce como a la marítima. Garantizar a todo pescador un mínimo de seguridad y bienestar implica, por lo tanto, definir un nivel de reglamentación política y económicamente aceptable por los Estados y especialmente por los Estados en desarrollo que respeten a la vez los derechos fundamentales de los trabajadores.

Diversos países han planteado también la necesidad de que este nivel aceptable de protección no sea demasiado limitante con el fin de no poner en peligro una amplia ratificación e implantación efectiva del convenio si se juzga el texto como demasiado prescriptivo y falta de flexibilidad para los países en vías de desarrollo⁴³. Por su parte, China incluso ha cuestionado la idea de que las condiciones de trabajo en el sector de la pesca sean tratadas bajo una forma jurídicamente vinculante, considerando que un código sería más indicado para incitar a los Estados a implantar progresivamente condiciones de trabajo que garanticen la seguridad de los pescadores⁴⁴.

Concretamente, existe un gran riesgo, en materia de trabajo en el sector de la pesca, de que un exceso de flexibilidad llegue a excluir a los barcos pequeños y a los pescadores pequeños del campo de aplicación del convenio, lo cual reduciría a la nada el postulado inicial de una protección mínima para todos. Una cláusula así podría, además, plantear dificultades de aplicación en lo relativo a los compromisos de los Estados miembros en materia de control del estado del puerto y la cláusula «de no concesión de un trato más favorable que el aplicable a los barcos que enarbolan pabellón nacional». Conviene mantener la flexibilidad, pero también enmarcarla. El artículo 4 del convenio prevé la obligación, para el Estado que lo ha ratificado, de indicar en el primer informe qué debe presentar en aplicación de la misma: las categorías de pescadores o barcos de pesca

43. Australia, Canadá o incluso Holanda, en *Conférence internationale du Travail, 96 session, 2007. Rapport IV (2), Le travail dans le secteur de la pêche*, Bureau International du Travail (Ginebra, 2007).

44. *Ibidem*, página 66.

que han sido excluidos, los motivos de dicha exclusión y cómo son percibidos estos por las organizaciones interesadas que representan a los empleadores y los trabajadores⁴⁵ y, por último, cuáles han sido las medidas adoptadas para garantizar una protección equivalente a las categorías excluidas.

El convenio hace recaer sobre el armador la responsabilidad global de velar porque el patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para hacer frente a las obligaciones que se deben implantar (art. 8). Entre estas se encuentran, en primer lugar, las condiciones mínimas requeridas para el trabajo a bordo de los barcos de pesca en lo relativo a la edad mínima y el reconocimiento médico. El convenio prevé, en las disposiciones relativas al control y la aplicación del convenio, la obligación para los barcos de más de 24 m de llevar a bordo un documento que demuestre que han sido inspeccionados y que las condiciones de trabajo a bordo son conformes a las disposiciones de convenio (art. 40), así como la ausencia de trato más favorable para los barcos que enarbolan pabellón de un Estado que no hubiera ratificado el convenio. La lucha contra las condiciones de trabajo degradantes en el sector mundial de la pesca ha requerido la adopción de un nuevo instrumento internacional adaptado a las evoluciones de este sector con el fin de que emerja un orden internacional público social basado en el respeto de un mínimo de reglas intangibles.

Con 10 ratificaciones, en noviembre de 2016, el Convenio 188 de 2007 de la OIT sobre el Trabajo en la Pesca entró en vigor el 16 de noviembre de 2007. El convenio fue ratificado por Sudáfrica, Angola, Argentina, Bosnia-Herzegovina, Congo, Estonia, Francia, Lituania, Marruecos, Namibia, Noruega, Reino Unido, Senegal y Sudáfrica. Marruecos y Noruega son importantes, habida cuenta de su actividad pesquera, pues ocupan los puestos 19 y 12 en el *ranking* de Estados pesqueros. Ningún Estado del sudeste asiático ha ratificado todavía el convenio.

45. En particular, las organizaciones que representan a los propietarios de los buques de pesca y a los pescadores, en caso de que existan (art 4. b).

DIMENSIÓN EUROPEA

En cuanto a la Unión Europea, la Decisión (UE) 2010/321 del Consejo de 7 de junio de 2010 autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Unión Europea, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la OIT de 2007 (Convenio 188). Algunas disposiciones del convenio relativas a la coordinación de los regímenes de seguridad social son competencia exclusiva de la Unión⁴⁶. Esta coordinación de los regímenes nacionales de seguridad social es un elemento clave para la libre circulación de los trabajadores. Los marineros están tradicionalmente vinculados a la ley del Estado del pabellón, pero los dos convenios marítimos de la OIT innovan y prevén igualmente la posibilidad de la vinculación a la legislación del Estado de residencia del marinero; los marineros deben disponer de una protección social equivalente a la que gozan los trabajadores de tierra⁴⁷. Los Estados miembros deberían esforzarse en adoptar las medidas necesarias para presentar lo antes posible, preferentemente antes del 31 de diciembre de 2012, sus instrumentos de ratificación⁴⁸.

46. Reglamento (CE) n.º 883/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril 2004 sobre la coordinación de los sistemas de la seguridad social; y también Reglamento (CE) n.º 987/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de septiembre de 2009 que establece las modalidades de aplicación del reglamento (CE) n.º 883/2004 sobre la coordinación de los sistemas de la seguridad social.

47. Véanse CHAUMETTE, P., «Quelle sécurité sociale pour les gens de mer résidant en France, embarqués sous pavillon étranger?», *Droit social*, número 2 (2016), páginas 182-186; CARRIL VÁZQUEZ, X. M., «What role private insurances can play in the social protection of sea workers?», en MARTÍN OSANTE, J. M. y FOTINOPOULOU BASURKO, O. (dirección), *New Trends in Maritime Law. Maritime liens, arrest of ships, mortgages and forced sale*, Thomson Reuters Aranzadi (Cizur Menor-Navarra, 2017), páginas 189-203.

48. Véase la Decisión del Consejo de 7 junio de 2010 que autoriza a los Estados miembro a ratificar, en interés de la Unión Europea, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007, de la OIT (Convenio núm. 188), publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 145 de 11 de junio de 2010.

Igualmente, la Decisión (UE) 2015/799 del Consejo de 18 de mayo de 2015 autoriza a los Estados miembros a convertirse en parte, en interés de la Unión Europea, del Convenio internacional sobre las normas de formación del personal de los barcos de pesca, expedición de certificados y guardia de la Organización Marítima Internacional, llamado STCW-Fish. La regla 7 del capítulo I del anexo al convenio es competencia exclusiva de la Unión en lo relativo a la reglamentación de la Unión sobre el reconocimiento de las cualificaciones profesionales de ciertas categorías de personal de los barcos de pesca y afecta a ciertas disposiciones del tratado y del derecho derivado de la Unión, en concreto la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales⁴⁹, en lo que concierne a los ciudadanos de la Unión en posesión de los certificados pertinentes expedidos por un Estado miembro o un país tercero.

La Unión Europea debería desplegar estos textos internacionales en el marco de los acuerdos de pesca alcanzados con Estados terceros, se trate de la STCW-Fish o del Convenio 188 de la OIT.

En el marco de los acuerdos de asociación establecidos con países terceros en el campo de la pesca sostenible, es importante que los miembros de las tripulaciones a bordo de los barcos de pesca que enarbolan pabellón de un Estado miembro posean las cualificaciones profesionales adecuadas, confirmadas mediante certificados reconocidos por el Estado del pabellón, con el fin de permitir la contratación en las condiciones previstas en estos acuerdos. Cuando aplican el convenio, los Estados miembro deberían esforzarse por evitar todo conflicto entre el derecho internacional y el derecho de la Unión, incluida toda potencial incidencia negativa sobre la conclusión y la implanta-

49. Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales, publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 255 de 30 de septiembre de 2005.

ción de los acuerdos. Asimismo, se debería alentar a los países terceros concernidos a convertirse en parte del convenio⁵⁰.

La Directiva (UE) 2017/159 del Consejo de 19 de diciembre de 2016 se refiere a la implantación del acuerdo sobre el convenio de trabajo marítimo en la pesca de 2007 de la OIT, establecido el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrícolas de la UE (COGECA), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la UE (EUROPÊCHE). Los agentes sociales europeos han querido dar un primer paso hacia una codificación del acervo social de la Unión para el sector de la pesca marítima y ayudar a crear condiciones de competencia justa para el sector de la pesca marítima en el seno de la Unión, y han establecido un acuerdo relativo a la implantación del Convenio 188. La directiva y el acuerdo que se anexa al mismo fijan las normas mínimas; los Estados miembros y los agentes sociales pueden mantener o introducir disposiciones más favorables. Todos los Estados miembros deben tomar las medidas para la transposición de esta Directiva antes del 15 de noviembre de 2019. Cabe pensar que la repercusión de la implantación del Convenio 188 sea leve en las legislaciones nacionales de los Estados miembros, salvo en lo relativo a la certificación social de los barcos de más de 24 metros, y luego puede ser el desarrollo del control de los barcos por el Estado del puerto⁵¹. La salida del Reino Unido de la

50. Véanse GUILLOTREAU, P., PROUTIERE-MAULION, Gw. y VALLE, T., «Que faut-il attendre des nouveaux accords de pêche UE/ACP? l'exemple du Sénégal», *Revue du Tiers Monde*, número 206 (2011/2) páginas 177-196 (<http://www.cairn.info>); MAHINGA, J. G., *La pêche maritime et le droit international*, L'Harmattan (París, 2014); y OLINAMUNGU MIHIGO, K., «L'évaluation des accords de partenariat de pêche UE/ACP: à l'aune du rapport de la Cour de comptes de l'UE, analyse critique», *Neptunus, e.revue*. Université de Nantes, volumen 23 (2017/3), localizable en www.cdmo.univ-nantes.fr.

51. Véanse los trabajos de CARBY-HALL, J. («Maritime and Fisheries contracts of Employment: British style»), WYNN, M. («Vulnerability of Seafarers: Rules and Problems in the British and Irish Systems. Labour Rights or Commercial Necessity?»), (TOMASZEWSKA, M., «Protection mechanisms of Polish Seafarers' work-

Unión Europea, llamada Brexit, abre en este campo nuevas perspectivas más allá del control de la pesca, vinculado a la política común de pesca de la Unión Europea⁵².

En materia de organización del tiempo de trabajo, los trabajadores a bordo de los barcos de pesca oceánica se rigen por las disposiciones del artículo 21 de la Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de noviembre de 2003 sobre ciertos aspectos de la organización del tiempo de trabajo. Los artículos 13 y 14 del Convenio 188 en su conjunto ofrecen a los pescadores un nivel de protección inferior al garantizado por la directiva, pero algunas disposiciones del artículo 14 del convenio confieren un nivel mayor de protección. Por este motivo, los agentes sociales europeos han aprobado la fusión de las disposiciones concernidas. El resultado es un nivel de protección global más alto.

Las disposiciones concernidas son las siguientes: la consulta por parte de la autoridad competente a los agentes sociales nacionales de la Unión Europea antes de establecer el nivel de protección mínimo, el objetivo adicional de limitar la fatiga, la concesión de un descanso compensatorio para las derogaciones autorizadas al número mínimo de horas de descanso o al número máximo de horas de trabajo y una mayor protección después de vivir situaciones de sufrimiento.

Debido a los límites establecidos en el Tratado sobre el Funcionamiento de la UE (TFUE), los agentes sociales europeos no están habilitados para aprobar textos, destinados a implantar

ing conditions in the era of globalization and flag-of-convenience system») y ALEXANDROU, A. («The vulnerability of Sea workers, rules and problems in the Mediterranean area») en CABEZA PEREIRO, J. y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, E. (coordinadores), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo (Albacete), 2015, páginas 297-412.

52. Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 relativo a la política común de pesca, que modifica los reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y deroga los reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la decisión 2004/585/CE del Consejo, publicado en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 354 de 28 de diciembre de 2013.

una decisión del Consejo, sobre los pescadores que solo trabajan en virtud de un contrato de trabajo, ni en virtud de una relación laboral. Se trata de patrones pescadores trabajadores autónomos o de legislaciones nacionales que consideran como *self employment* (autoempleo), trabajadores autónomos, a los marineros pescadores retribuidos a la parte. No se aplica ninguna norma a estos pescadores o se les aplican normas diferentes, aun cuando están presentes en el mismo barco que pescadores que trabajan en virtud de un contrato de trabajo, incluidas las condiciones de vida y de trabajo de estos últimos. Con el fin de proteger a los pescadores que trabajan en virtud de un contrato laboral o de una relación laboral, los agentes sociales europeos estiman que está justificado, por lo tanto, que el presente acuerdo se aplique no solamente a los pescadores que trabajan en virtud de un contrato de trabajo o de una relación laboral, sino también a todos los demás pescadores presentes en el mismo barco. La Directiva 89/391/CEE del Consejo de 12 de junio de 1989, sobre la implantación de medidas destinadas a promover la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el puesto de trabajo permite adoptar directivas particulares que engloban a los trabajadores autónomos⁵³.

Existe todo un conjunto de derechos fundamentales aplicables a todos los trabajadores comunitarios, asalariados o no asalariados, ya que van más allá de la relación laboral para afectar a la persona en el trabajo o su condición profesional. Este conjunto abarca los «principios generales del derecho social de la Unión Europea», según el Tribunal, así como los derechos mínimos en materia de condiciones de trabajo. En este conjunto figuran, por ejemplo, las reglas en materia de higiene y seguridad, y, más precisamente, la limitación de la duración del

53. Véanse VALDÉS DAL-RÉ, F. y LECLERC, O., «Les nouvelles frontières du travail indépendant. A propos du Statut du travail autonome espagnol», *Revue de Droit du Travail* (Dalloz), número 5 (2008), páginas 296-303; y MAZUYER, E., «Les mutations des droits du travail sous influence européenne», *Revue de la régulation. Capitalisme, institutions, pouvoirs*, número 13 (primer semestre/primavera 2013), en línea desde el 31 de mayo de 2013 (<http://regulation.revues.org/10117>).

trabajo. Por consiguiente, el Tribunal ha rechazado anular la directiva relativa al tiempo de trabajo de los conductores independientes⁵⁴, basándose en las competencias europeas en materia de seguridad vial, higiene y seguridad. El tribunal ha considerado que la reglamentación del tiempo de trabajo de los conductores autónomos prevista por la directiva traduce la consideración equilibrada del objetivo de seguridad vial y las especificidades del estatus de autónomo. Esta solución legitima la limitación del tiempo de trabajo de los transportistas autónomos en nombre de un principio general del derecho social. La Directiva 92/57/CEE del Consejo, de 24 de junio de 1992, relativa a las prescripciones mínimas de seguridad y salud a implantar en las actividades temporales o móviles (Directiva particular en el sentido del artículo 16, párrafo 1 de la Directiva 89/391), concierne también a los trabajadores autónomos. Este último conjunto forma un núcleo duro de normas mínimas, de reglas «imperativas»: los períodos máximos de trabajo y los períodos mínimos de descanso; la seguridad, la salud y la higiene en el trabajo; las medidas de protección aplicables a las condiciones de trabajo y de empleo de las mujeres embarazadas o que hayan dado a luz recientemente, de los niños y de los jóvenes; la igualdad de trato entre hombres y mujeres, así como otras disposiciones en materia de no discriminación. La adopción de directivas como la relativa a la baja por maternidad para las trabajadoras autónomas o la igualdad de trato entre trabajadores autónomos⁵⁵ demuestra la difusión de esta categoría de normas

54. Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 9 de septiembre de 2004 *Espagne/Finlande c/ Commission*, sobre la anulación de la Directiva 2002/15/CE relativa a la organización del tiempo de trabajo de los profesionales del transporte viario.

55. Directiva 86/613/CEE sobre la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres que ejercen una actividad independiente, incluida una actividad agrícola, así como sobre la protección de la maternidad, derogada por la Directiva 2010/41/UE de 7 de julio de 2010 sobre la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres que ejercen una actividad independiente, y que deroga la Directiva 86/613/CEE, publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* L 180 de 15 de julio de 2010.

a todos los trabajadores, asalariados o no asalariados, logrando superar, a nivel europeo, el estatus de trabajador asalariado y la antigua división, que nunca ha estado tan marcada como en los derechos nacionales, entre trabajador asalariado y trabajador autónomo.

Sería, por lo tanto, conveniente contemplar diversas directivas del Consejo y del Parlamento: una sobre los marineros pescadores considerados como trabajadores autónomos, otra sobre las obligaciones impuestas a los Estados que han ratificado el Convenio 188, distinguiendo el Estado del pabellón⁵⁶ y el Estado del puerto⁵⁷.

LA APLICACIÓN DEL CONVENIO NÚMERO 188 DE 2007 DE LA OIT

El 17 de julio de 2018, la OIT anunció la primera detención de un buque en Sudáfrica, en virtud del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca. Luego Taiwán, Estado del pabellón del barco, ha realizado sus investigaciones y aplicado sus sanciones. El barco pesquero, que enarbolaba la bandera de Taiwán, con un arqueo bruto de 380 toneladas, fue detenido en Ciudad del Cabo, Sudáfrica, después de las quejas presentadas por la tripulación sobre sus condiciones de trabajo, y posteriormente fue liberado a finales de junio. Su propietario tuvo que tomar medidas para remediar los problemas revelados por una inspección del Estado del puerto. Después de la detención del barco, dos inspectores de la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica, Thelma Paul y Pieter-Chris Blom, descubrieron una larga lista de problemas, incluida la falta de documentación, condi-

56. Véase ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros*, Oficina Internacional del Trabajo (Ginebra, 2017).

57. Véase ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto*, Oficina Internacional del Trabajo (Ginebra, 2017).

ciones de alojamiento antihigiénicas, alimentación insuficiente para los pescadores y malas condiciones de salud y seguridad a bordo⁵⁸.

«Solo dos miembros de la tripulación tenían un contrato de trabajo y ni siquiera existía una lista de la tripulación», dice Thelma Paul. «Los salvavidas debían ser reemplazados porque estaban averiados, las anclas no funcionaban y faltaba una. En general, las condiciones de salud y seguridad eran muy deficientes». Los miembros de la tripulación se quejaron de las difíciles condiciones de trabajo. Lo cual incluía tirar las redes con la pesca manualmente y transportar cargas pesadas hacia donde se almacenaba el pescado. Algunos miembros de la tripulación dijeron que querían abandonar el barco. Los inspectores estaban especialmente preocupados por la estabilidad del buque. Fue declarado no navegable y toda la tripulación fue evacuada después de la primera inspección. El barco fue liberado una vez estabilizado, reparado y los otros problemas resueltos. El propietario del barco tuvo que pagar una multa de inmovilización de 12365 rands (alrededor de 895 dólares). Las inspecciones del Estado del puerto pueden ser llevadas a cabo en los buques extranjeros que visitan los puertos de los países que rati­ficaron el convenio. Los buques de los países que no han rati­ficado el convenio también pueden ser inspeccionados. Si bien la responsabilidad principal del cumplimiento incumbe al propietario del buque pesquero y al Estado su bandera, son las inspecciones del Estado del puerto las encargadas de controlar que los pescadores disfruten de condiciones de trabajo decen­tes y protegen a los propietarios de los buques que proporcionan estas condiciones de una competencia desleal por parte de aquellos que no lo hacen.

58. Véase «El primer buque pesquero inmovilizado en virtud del Convenio de la OIT sobre el trabajo en la pesca» (Ginebra 17 de julio 2018), en la dirección https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_634689/lang-es/index.htm

CONTROLES DE TAIWÁN, ESTADO DEL PABELLÓN

Taiwán ha sancionado al armador cuyo barco había sido detenido en Ciudad del Cabo, a pesar de que Taiwán no ha ratificado el Convenio 188 de la OIT. Tras una investigación realizada por la Agencia de Pesca, se encontraron violaciones de las normas nacionales en el Fuh Sheng 11, pues no hay declaración precisa de capturas, se empleó a tripulación extranjera sin autorización administrativa, los salarios estaban por debajo del mínimo legal, el tiempo de trabajo era abusivo, había un incumplimiento de los contratos de trabajo marítimos y unas condiciones de vida y de trabajo inadecuadas. Se impuso una multa de 3,75 millones de dólares TWD (casi 107 000 euros), así como la suspensión de la licencia de pesca durante 5 meses. La investigación continúa sobre una posible violación de la ley para prevenir el tráfico de personas, porque es tradicional en Asia que los pasaportes de los marineros extranjeros sean confiscados, de modo que no pueden escapar durante una escala, aunque se exceda la duración planificada del embarque. Se constató la existencia de un delito de pesca ilegal por parte del arrastrero Chin Chang 6: en las bodegas se encontraron más de 30 toneladas de tiburones sedosos y tiburones oceánicos, cuya pesca está prohibida. La Administración de Taiwán multó con 11,4 millones de dólares TWD (aproximadamente 325 000 €, de los cuales 271 250 correspondían al propietario y 54 250 al capitán de pesca) y con una suspensión de seis meses de la licencia de pesca. La agencia de pesca afirma que estas sanciones son más altas debido a cambios en la legislación, en particular para combatir la pesca INDNR. A bordo de los buques pesqueros taiwaneses, el número de marinos extranjeros está aumentando. Los más numerosos son los chinos continentales, los filipinos y los tailandeses; luego vienen los sudafricanos y los mauricianos. Aunque el Gobierno permite solo el 30% de extranjeros, los informes de observación cuentan entre el 50 y el 75%. Más del 60% de los pescadores superan las 12 horas de trabajo por día. Los arrastreros hacen de 5 a 6 horas por día, más 12 horas para recoger las redes y ordenar las capturas. Los pescadores de ca-

lamar trabajan incluso más tiempo. Duermen de 4 a 6 horas al día y no tienen descansos. Los armadores taiwaneses han comprado con frecuencia viejos arrastreros japoneses fuera de servicio.

Creemos que en Taiwán, al igual que en los otros Estados asiáticos, es necesario ratificar el Convenio 188 de la OIT y desarrollar los controles del Estado de su pabellón de forma preventiva, sin esperar a que los buques taiwaneses en escala sean controlados por los Estados del puerto, aplicando medidas represivas⁵⁹.

UN HERMOSO TRABAJO

Estas cuestiones multifacéticas son tratadas por nuestro amigo, el profesor Xosé Manuel Carril Vázquez, que desarrolla una investigación precisa y detallada sobre la noción de pesca ilegal, sobre la aplicación de esta estrategia de la FAO por parte de la Unión Europea, pero teniendo en cuenta las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, es decir, la asociación de los trabajadores del mar pescadores en la lucha contra la sobrepesca, que es esencial para el futuro de su actividad. Los países del sudeste asiático no pueden limitar la pesca excesiva, luchar contra la pesca ilegal, sin ratificar el Convenio de 2007 de la OIT sobre el trabajo pesquero. El libro, aquí prologado, también está interesado en los convenios internacionales de pesca que incluyen cláusulas sociales, acuerdos internacionales de pesca y, más específicamente, acuerdos de pesca celebrados por la Unión Europea con terceros Estados⁶⁰.

59. Véase CHAUMETTE, P., «*Mise en œuvre de la Convention 188 de l'OIT sur le travail à la pêche*», *Carnet de recherche Human Sea* de 30 de octubre de 2018 (<https://humanseahypotheses.org/1295>).

60. Véase PROUITÈRE-MAULION, Gw., «*La diplomatie verte de l'Union européenne: l'exemple des accords de pêche*», en LAMBLIN-GOURDIN A. S. y MONDIELLI, E. (dir.), *Le droit des relations extérieures de l'Union européenne après le traité de Lisbonne*, Bruylant (Bruselas, 2013), páginas 323-341.

El derecho internacional de la pesca está fragmentado institucional y legalmente. A nivel regional, está supervisado por las organizaciones pesqueras regionales, pero también por la política pesquera común en su dimensión externa. ¿Cómo reducir esta fragmentación y armonizar los fines, en el marco de una acción coordinada? Estas preguntas resaltan la riqueza de la investigación presentada aquí con modestia.

Patrick CHAUMETTE

Professeur émérite de l'Université de Nantes,

Ancien directeur du Centre de Droit Maritime et Océanique

<http://www.cdm.univ-nantes.fr>

Institut Universitaire Mer et Littoral FR CNRS n.º 3473

ERC 2013 Advanced Grant n.º 340770 Human Sea- 7ème PCRD

<http://www.humansea.univ-nantes.fr>

INTRODUCCIÓN

I. LA PESCA MARÍTIMA COMO EVIDENCIA DE LAS RIQUEZAS DEL MAR

1. «¿Sabíais acaso, señor profesor, me preguntó sonriendo, que el mar contenía tantas riquezas?». Esta es la cuestión que le hace el capitán Nemo al profesor Aronnax en la conversación que mantienen cuando el Nautilus llega a la bahía de Vigo en febrero de 1868, y que, como se sabe, figura en el capítulo VIII («La bahía de Vigo») de la parte segunda de la edición española del libro de Julio VERNE (Nantes 1828, Amiens 1905) *Veinte mil leguas de viaje submarino*, publicada en 1869 y de cuya traducción se encargó Vicente GUIMERÁ¹. Se trata de una edición completa de la obra (esto es, publicada con sus dos partes), por lo que es anterior a la propia edición francesa de publicación de la obra completa de 1871², cuyo *chapitre* VIII («La baie de Vigo»)

1. J. VERNE, *Veinte mil leguas de viaje submarino*. Única traducción española por don Vicente GUIMERÁ. Establecimiento Tipográfico de Tomás Rey y Compañía, Editores (Madrid, 1869), página 103.

2. J. VERNE, *Vingt mille lieues sous les mers*. Illustré de 111 dessins par de Neuville, Bibliothèque d'Éducation et Récréation, J. Hetzel et Cie. (Paris, 1871). Como se sabe, la obra fue publicándose por entregas en *Magasin d'Éducation et de Récréation* de 20 de marzo de 1869 a 20 de junio de 1870, después fue publicada en dos partes (la primera en 1869 y la segunda en 1870), para acabar siéndolo de forma completa en 1871 con una edición en que se contenía en un volumen doble toda la obra.

de su *deuxième partie*, lógicamente, recoge la pregunta: «Saviez-vous, monsieur le professeur, me demanda-t-il en souriant, que la mer contient tant de richesses?»³.

2. Sí, el mar está lleno de riquezas. Pero no se trata solamente de riquezas tales como las del supuesto tesoro de los galeones procedentes de América hundidos en la batalla de Rande de 1702, al que se alude en la pregunta que el capitán Nemo hacía al profesor Aronnax y con el que el propio capitán Nemo lograba financiar sus proyectos⁴. Se trata más bien de la riqueza que supone el mar en sí mismo⁵, al constituir un espacio que permite la realización de muy diversas actividades y el aprovechamiento de sus recursos para fines diferentes⁶, razón por la que desde hace tiempo se reconoce que el «medio marino es un patrimonio muy valioso que ha de ser protegido, conservado y, cuando sea viable, rehabilitado, con el objetivo final de mantener la biodiversidad y preservar la diversidad y el dinamismo de unos océanos y mares que sean limpios, sanos y productivos»⁷.

3. Sin duda alguna, la pesca marítima es buena prueba de ello en todos los sentidos. La importancia nutricional, económi-

3. J. VERNE, *Vingt mille lieues sous les mers*. Illustré de 111 dessins par de Neuville, Bibliothèque d'Éducation et Récréation, cit., página 287.

4. Dando cuenta de la relación que tenía J. VERNE con la ciudad de Vigo y de las posibles razones por las que podría haber llevado al Nautilus hasta Vigo, véase E. ROLLAND ETCHEVERS, *Verne en la bahía del tesoro*, Ediciones Paganel (Palma de Mallorca, 2013), en especial sus págs. 13-57.

5. Al respecto, véase P. CHAUMETTE, «Prólogo» del libro de D. V. GARCÍA CÁCERES, *Perspectiva jurídica internacional para la conservación de las áreas marinas protegidas del mar Mediterráneo en España*, Université de Nantes, Tirant lo Blanch (Valencia, 2018), páginas 19-21.

6. Véase P. CHAUMETTE (coord.), *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? - Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes: Quelle croissance bleue?*, Université de Nantes, Gomylex Editorial (Bilbao, 2017), páginas 13-479.

7. Véase el Considerando número (3) de la Directiva 2008/56/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de junio de 2008 (*Diario Oficial de la Unión Europea* L 164 de 25 de junio de 2008), por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina).

ca, social, cultural y ambiental de la pesca ha sido expresamente reconocida en reiteradas ocasiones por la propia Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), declarando en su Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995⁸ que la «pesca, incluida la acuicultura, constituye una fuente vital de alimentos, empleo, recreación, comercio y bienestar económico para las poblaciones de todo el mundo, tanto para las generaciones presentes como para las futuras»⁹. Y al tratarse de un recurso natural limitado que demanda la adopción de medidas para garantizar su desarrollo sostenible, es lógico también que esta Agencia de las Naciones Unidas quiera «asegurar la conservación, la gestión y el desarrollo eficaces de los recursos acuáticos vivos, con el debido respeto del ecosistema y de la biodiversidad»¹⁰, y exija —entre otros objetivos— que «la pesca y las actividades relacionadas con la pesca se lleven a cabo de forma responsable, teniendo en cuenta todos los aspectos biológicos, tecnológicos, económicos, sociales, ambientales y comerciales pertinentes»¹¹.

II. LA VULNERABILIDAD LABORAL DEL SINGULAR OFICIO DE PESCAR

4. Siempre según este Código de Conducta para la Pesca Responsable de 1995 —que «es voluntario»¹², de modo que jurídicamente no vincula sin más—, la obligación de ejercer el derecho a la pesca de forma responsable debería implicar como principio general «la conservación y la gestión efectiva de los

8. Puede consultarse en <http://www.fao.org/tempref/docrep/fao/005/v9878s/v9878s00.pdf>.

9. Véase el único párrafo de su Introducción, inciso primero.

10. Véase el único párrafo de su Introducción, inciso segundo.

11. Véase el artículo 2 (sobre «Objetivos del Código»), letra a).

12. Véase su artículo 1 (sobre «Naturaleza y ámbito de aplicación del Código»), apartado 1, inciso primero.

recursos acuáticos vivos»¹³, pero también, necesariamente, que todas sus actividades «ofrezcan condiciones de trabajo y de vida seguras, sanas y justas y cumplan las normas internacionales acordadas [y] adoptadas por las organizaciones internacionales pertinentes»¹⁴. Resulta muy lógico esto último, «considerando que las condiciones específicas y particularmente difíciles de trabajo y de vida a bordo de los buques de pesca son causa de que el índice de frecuencia de los accidentes mortales que se producen en los oficios de la pesca marítima sea muy elevado»¹⁵, hasta el punto de que la «pesca se considera la ocupación más peligrosa del mundo, con más de 24 000 víctimas al año (lo que corresponde a aproximadamente 80 muertes por cada 100 000 pescadores al año)»¹⁶.

5. Y es que las personas que se dedican a la pesca como trabajadoras del mar embarcadas constituyen —al igual que la gente de mar— un colectivo singular¹⁷ y claramente expuesto a la vulnerabilidad laboral¹⁸, por causa de las especiales circunstan-

13. Véase su artículo 6.1.

14. Véase su artículo 6.17. En términos muy parecidos, véanse también sus artículos 8.1.5 y 8.3.2.

15. Véase Considerando número (4) de la Directiva 93/103/CE DEL CONSEJO de 23 de noviembre de 1993 (*Diario Oficial de la Unión Europea* L 307 de 13 de diciembre de 1993), relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (decimotercera directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE).

16. Véase ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA ALIMENTACIÓN Y LA AGRICULTURA, *El sector pesquero y la seguridad en el mar. Documento de información* [referencia COFI/2016/Inf.8], presentado en el 32.º período de sesiones del Comité de Pesca de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (Roma, 11-15 de julio de 2016), página 2. Localizable en www.fao.org/3/a-mq610s.pdf.

17. Por las interesantes aportaciones doctrinales realizadas al respecto, que ofrecen un visión clara de la situación del trabajo en el mar y para el mar, véanse J. CABEZA PEREIRO y E. RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ (coordinadores), *El trabajo en el mar: los nuevos escenarios jurídico-marítimos*, Bomarzo (Albacete, 2015), 618 páginas.

18. Sobre el tema, véase X. M. CARRIL VÁZQUEZ, «La situación de vulnerabilidad de la gente de mar: el impacto de la reducción de costes sobre la seguridad marítima y el bienestar a bordo de los buques», en G. A. OANTA (coordinadora),

cias que se registran en su actividad¹⁹. Sin duda, una de ellas es la extraterritorialidad que supone la presencia del buque como

El Derecho del Mar y las personas y grupos vulnerables, Bosch Editor (Barcelona, 2018), páginas 99-132. Y analizando esta vulnerabilidad desde el punto de vista de la seguridad marítima, véase O. FOTINOPOULOU BASURKO, «La incidencia de la evolución normativa sobre seguridad marítima internacional en la protección de los derechos sociales de la gente de mar», en O. FOTINOPOULOU BASURKO (coordinadora), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex (2014), páginas 15-33.

19. En el caso de España, sobre tales singularidades reparaba en su día el punto 1 de la exposición de motivos del Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprobaba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regulaba el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (BOE de 10 de octubre de 1974), según el cual «las circunstancias especiales que concurren en el trabajo marítimo y pesquero, que se realiza en las condiciones más duras y en constantes situaciones de peligro, donde por razón de la actividad, tanto el marino mercante como el propio pescador, se ven obligados a permanecer fuera de su hogar y aun de su patria durante largas temporadas y, por otra parte, la dispersión de la población pescadora en pequeños núcleos situados a lo largo del litoral español, así como la existencia de explotaciones carentes de una organización empresarial adecuada y el carácter intermitente del trabajo, que en muchos sectores está vinculado a determinadas costeras y a temporadas de abundancias y de escasez de capturas, justifica el Régimen Especial». La actual Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero (BOE de 22 de octubre de 2015), también repara sobre ellas en su preámbulo, indicando que «el trabajo marítimo y pesquero está caracterizado por una serie de notas diferenciadoras que se apartan, sustancialmente, de aquellas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales: el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad, etc., así como el carácter estacional del trabajo y la existencia de una retribución a la parte» (véase su párrafo primero); y también afirmando que «las circunstancias señaladas del trabajo en el mar, junto a otras como pueden ser la extraterritorialidad del trabajo marítimo, la dispersión del colectivo, la estacionalidad de las campañas, el carácter hostil e imprevisible del medio donde se desarrolla la actividad, etc., conforman, además, un marco laboral en el que, junto a las prestaciones de seguridad social, se hace precisa la definición y puesta en marcha de programas específicos para el sector marítimo-pesquero, en el marco de un modelo de protección diferenciado por su carácter específico e integral» (véase su párrafo quinto).

centro de trabajo (lugar donde se ejecutan las obligaciones del trabajo) y como hogar o residencia temporal (lugar en el que se vive y convive durante el tiempo de ejecución del trabajo) en un medio natural y hostil como es el mar²⁰, y ha dificultado desde siempre la aplicación del derecho del trabajo y de la seguridad social a las personas que trabajan embarcadas, que es algo que ha propiciado la promulgación de normas específicas para superar tales dificultades²¹, pero también la existencia de situaciones que no están muy lejos de lo que en su día se ha llegado a denominar como *infradroit*²². Además, esta vulnerabilidad se hace más grande cuando no se respetan unas mínimas condiciones de trabajo y de protección social, que es lo que sucede en los casos de pesca pirata (técnicamente calificada de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada), como luego se verá.

6. Quizá por ello sorprenda que la definición jurídica de pesca pirata no haga ninguna referencia a condiciones de trabajo y de protección social. Al margen de la aparente paradoja que supone hablar de actividades de pesca lícita (esto es, sostenible y responsable en términos de legalidad estricta por ser legal, declarada y reglamentada) cuando hay verdaderos déficits de trabajo decente en su realización²³, lo cierto es que —siem-

20. Estudiando la figura del buque desde el punto de vista del derecho internacional y comparado del trabajo y de la seguridad social, véase P. CHAUMETTE, «De la nature du navire», en *Les Journées d'études 2006 de L'Observatoire des Droits des Marins. Les ports havres de paix? Les espaces de la concurrence maritime*, Observatoire des Droits des Marins (Nantes, 2006), páginas 177-190.

21. Sobre el tema, véanse P. CHAUMETTE, «Le droit du travail maritime à la recherche de son identité ou "le débarquement du marin"», *Revista Europea de Derecho de la Navegación Marítima y Aeronáutica*, número 7 (1991), páginas 1013-1038; y O. FOTINOPOULOU BASURKO, «El derecho laboral marítimo: ¿paradigma del futuro de las relaciones laborales terrestres en la era de la globalización económica?», *Revista de Derecho Social*, número 63 (2013), páginas 121-142.

22. Véase D. LOSCHAK, «Observations sur infra-droit», *Droit Social*, número 5 (1976), página 44.

23. Véanse F. DE PESCALE y E. MAMMUCARI, «Premesa» del libro de G. GALLIZIOLI, *Alla ricerca della dimensione sociale della Politica comune della pesca. Compendio di legislazione sociale europea relativa al pescatore*, publicado por

pre desde un punto de vista estrictamente jurídico— puede resultar inútil insistir en la necesidad de que existan unas buenas condiciones de trabajo a bordo de buques de pesca que practican la pesca pirata si se repara en el hecho de que es la propia ilegalidad de la actividad pesquera la que ampara y ocasiona la inexistencia tanto de un trabajo decente como de una mínima protección social (al igual que viene sucediendo en el caso concreto de la economía tanto informal o irregular como ilegal, en el que el déficit de trabajo decente está ligado directamente a una economía que está sin legalizarse o adecuarse a derecho).

III. EL DESAFÍO DE UNA INVESTIGACIÓN JURÍDICA

7. Como se verá a continuación, se defiende aquí la necesidad de incluir también en la delimitación jurídica de pesca pirata (o ilegal, no declarada y no reglamentada) aquella que se realiza en condiciones de trabajo y de protección social que son inaceptables de acuerdo con el derecho internacional del trabajo y de la seguridad social e incompatibles con los convenios de la OIT (señaladamente, su Convenio número 188 sobre el Trabajo en la Pesca de 2007, que ha sido incorporado al Derecho de la Unión Europea a través de la Directiva 2017/159 del Consejo de 19 de diciembre de 2016), en la medida en que, además de servir para garantizar la existencia de un trabajo decente, esta inclusión de normas mínimas de trabajo igualmente permitiría descubrir prácticas de pesca pirata. Esta idea de vincular la realización de la actividad pesquera con el respeto de unas normas mínimas de trabajo enlaza directamente con la necesidad de introducir dichas normas en los acuerdos internacionales (tanto bilaterales como multilaterales) de pesca, incorporándose en su contenido como «cláusula social» (al igual que en los Acuerdos de Libre Comercio). Y es que esta «cláusula social»

UILA Pesca y CRES con la ayuda del MIPAAF en Agra Editrice (Roma, 2017), página 8.

operaría —desde un punto de vista estrictamente social— como medio de protección social, pero también —ahora desde un punto de vista estrictamente económico— como medio para acabar con la competencia desleal de quienes, incumpliendo tales normas laborales, alteran la competencia con la práctica del *dumping* social, en la medida en que su neutralización podría conseguirse empleando los mismos medios adoptados contra las prácticas económicas y comerciales que son desleales.

8. Sobre todas estas cuestiones incide el contenido del presente trabajo, que trae causa de una estancia de investigación realizada en la Universidad de Nantes (Francia), del 1 al 31 de mayo de 2018, al amparo del Proyecto Europeo ERC-2013-Advanced Grant número 340770 («Human Sea» The development of human activities at sea-What legal Framework? «For a new Maritime Law»), bajo la dirección del Profesor PATRICK CHAUMETTE, cuya generosa y permanente ayuda quiere agradecerse aquí expresamente. Todo ello es lo que ha permitido sortear las dificultades de la realización de una investigación que tiene como única finalidad aportar argumentos para reforzar jurídicamente que las personas que trabajan a bordo de buques de pesca tengan unas condiciones de vida y de trabajo decentes y que neutralicen la dureza y la peligrosidad que implica su actividad laboral en el mar. Y se ha querido hacer asumiendo con naturalidad el desafío que, aquí también, supone defender la consecución de la justicia social en la actualidad, incluso cuando esto implica revisar el papel que pueda tener aquí el derecho, que es algo que no debería provocar ningún tipo de inquietud, porque —en acertadas palabras de un capitán Nemo entregado a la reflexión filosófica, según el profesor Aronnax— «se pueden arrostrar las leyes humanas, pero no resistir a las de la naturaleza [«On peut braver les lois humaines, mais non résister aux lois naturelles»]²⁴.

24. Véase J. VERNE, *Veinte mil leguas de viaje submarino*, cit., capítulo XV («¿Accidente o incidente?») de su segunda parte, página 193. Y en la primera edición francesa, J. VERNE, *Vingt mille lieues sous les mers*, cit., *chapitre XV* («Accident ou Incident?») de su *deuxième partie*, página 359.