



DICTAMEN DEL LDAC

La dimensión social de los Acuerdos de colaboración de pesca sostenible (SFPA) entre la Unión Europea y Terceros Países

Ref. R-05-22/GT4-GT5

Estado: Adoptado por el Comité Ejecutivo

Fecha de envío: 27 de mayo de 2022

RESUMEN DE LAS RECOMENDACIONES EN MATERIA DE POLÍTICA

1. Aplicación total de la cláusula social

1.1. La cláusula social firmada por los interlocutores sociales del Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima (SSDC-F), cuyo objetivo es que los pescadores locales que trabajan a bordo de los buques pesqueros que operan en el marco de un acuerdo de colaboración de pesca sostenible (SFPA) lo hagan en condiciones dignas de trabajo y de vida, debería aplicarse plenamente en todos estos acuerdos.

1.2. La aplicación de dicha cláusula social debería realizarse en coordinación con el SSDC-F (base jurídica: el artículo 154 del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (TFUE) a la hora de redactar las disposiciones de los SFPA, dado que forma parte de su mandato.

1.3. El SSDC-F y el Consejo Consultivo de Flota de Larga Distancia (LDAC) hacen un llamamiento a los directores generales de Asuntos Marítimos y Pesca (DG MARE) y de Empleo, Asuntos Sociales e Inclusión (DG EMPL) para que se involucren activamente en la promoción de la aplicación de la dimensión social de la Política Pesquera Común (PPC), concretamente en los SFPA.

1.4. La Comisión Europea (CE) debería priorizar la promoción de la ratificación y aplicación del *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007* (C188) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en las negociaciones con terceros países relacionadas con los SFPA. Con el fin de lograr que se materialice, debería incluirse expresamente en el mandato concedido a la CE por parte del Consejo de la Unión Europea (Consejo). También debería incluirse en los debates que se mantienen al nivel de las Organizaciones Regionales de Ordenación Pesquera (OROP).



2. Normas mínimas para el trabajo en la pesca en el marco de los SFPA

2.1. Se anima a la DG MARE a presentar recomendaciones en materia de política extraídas de los resultados del proyecto en curso del SSDC-F *Los pilares del mar* (por ej. un estudio sobre la formación y titulación de los pescadores¹ y directrices sobre la contratación digna de pescadores migrantes²).

2.2. El LDAC insiste firmemente en que las obligaciones de los Estados de pabellón basadas en el artículo 94 de la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar* (UNCLOS)³, y al amparo de este, deben respetarse en el marco de los SFPA en todo momento. El papel de un Estado ribereño debería limitarse a notificar al Estado de pabellón si cuenta con motivos claros que le hagan creer que no se han ejercido una jurisdicción y un control adecuados respecto de un buque pesquero, mediante una exposición de los hechos (apartado 6 del artículo 94 de la Convención UNCLOS). No obstante, si un Estado ribereño ha ratificado y aplicado todos o cualquiera de los convenios internacionales de seguridad en el mar relacionados con la pesca que se encuentran en vigor (por ej. el *Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995* (STCW-F) de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el C188) podrá efectivamente ejercer el control del Estado rector del puerto en cumplimiento del convenio en cuestión si un buque pesquero entra en uno de sus puertos.

2.3. La directora de la DG MARE encargada, entre otras cuestiones, de los asuntos sociales, Sra. Lena Andersson Pench, recientemente anunció ante la Comisión de Pesca (PECH) del Parlamento Europeo (PE) que se publicará próximamente un informe de revisión sobre el estado de la aplicación de la Directiva (UE) 2017/159, por la que se aplican partes del C188 en el acervo comunitario. Esto permitiría el desarrollo de un 'balance de situación' o plan de trabajo de la UE sobre el nivel de aplicación de la directiva en la legislación nacional. El LDAC solicita recibir el informe y decidirá sobre el camino a seguir a partir de los resultados de la revisión relacionados con la dimensión externa de la PPC.

2.4. De acuerdo con la Declaración de la OMI firmada en Torremolinos en octubre de 2019 en relación con las normas de seguridad y trabajo en el sector pesquero, se debería seguir trabajando para facilitar la entrada en vigor del *Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de 1993 relacionado con el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros* (Acuerdo de Ciudad del Cabo).

1. <https://europeche.chil.me/attachment/1f32df42-8bb8-4ecf-979e-2081d2b39bd1>

2. Convocatoria de la DG EMPL SOCPL-2021-SOC-DIALOG. Pilar 1: Directrices para los armadores sobre la contratación digna de pescadores migrantes, con la inclusión de modelos de contratos, para reducir su vulnerabilidad y contribuir a evitar situaciones tales como las condiciones precarias o los abusos laborales, concretamente en el caso de pescadores de fuera del EEE empleados a través de agencias de contratación;

3. <https://maifa.org/resolution/resolutions/UNCLOS%2094.htm>



El acuerdo deberá entrar en vigor 12 meses después de la fecha en la que un mínimo de 22 Estados, cuyo número total de buques pesqueros de 24 m de eslora que operan en alta mar no sea inferior a 3.600, hayan expresado su consentimiento a regirse por el mismo. Ni el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 (SFV), ni el Protocolo de SFV de 1993, ni el Acuerdo de Ciudad del Cabo recogen una definición del término "alta mar". En el marco de la Convención UNCLOS, el término debería entenderse como: "todas las partes del mar que no se incluyen en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas internas de un Estado, o en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico" (véase el artículo 86 de UNCLOS).

A pesar de la Declaración de Torremolinos de 2019 a la que 48 países 'prometieron' adherirse, la situación a 22 de abril de 2022 era que tan solo 17 de los 22 Estados necesarios han expresado su consentimiento a regirse por el mismo. De estos 17 Estados, el número total confirmado de buques pesqueros de 24 metros de eslora (L) que operan en alta mar es de 1.925, cifra muy alejada de los 3.600 buques necesarios. Hasta la fecha, solo 8 Estados miembros de la UE, que representan 834 buques pesqueros que cumplen los requisitos, han dado su consentimiento a regirse por el acuerdo⁴.

2.5. La CE debería emitir bajo su propia iniciativa una propuesta para una Directiva sobre la aplicación del STCW-F en el acervo comunitario sin esperar a la finalización de las revisiones del convenio a nivel internacional por dos motivos: el proceso de revisión aún no se ha completado y podrían pasar muchos años antes de que el convenio revisado entre en vigor, teniendo en cuenta los grandes retrasos que se han producido en el pasado (la adopción del actual convenio en 1995 y la entrada en vigor después de 17 años en 2012) y la evidente reticencia de las principales naciones pesqueras de Asia a adherirse. Véase el apartado 4 más abajo.

2.6. La CE debería promover activamente la ratificación del C188 de la OMI por parte de los Estados miembros y los terceros países que son beneficiarios de los SFPAs. Se anima encarecidamente a la CE a que proponga una Directiva de cumplimiento y ejecución que establezca un sistema de inspección social que complemente la Directiva (UE) 2017/159 (véase el apartado 5.8 más abajo).

⁴. Bélgica (33), Croacia (0), Dinamarca (101), Finlandia (12), Francia (103), Alemania (39), Países Bajos (153) y España (393).



3. Capacitación

3.1. Por un lado, el LDAC acoge con agrado que algunos países socios de SFPA, como Senegal y Marruecos, hayan ratificado el C188, aunque aún es necesario mejorar la aplicación y concienciación entre los sectores pesqueros locales y los agentes de contratación de la tripulación. Por el otro, la mayoría de los socios de los SFPA aún *no* han ratificado el C188. La OIT tiene programas destinados a brindar apoyo a los países y regiones en el análisis de deficiencias, la elaboración de legislación, las cuestiones relacionadas con la aplicación práctica, la capacitación y los programas de formación, para así ayudar con el proceso de ratificación y aplicación. Además de la promoción del C188, la UE debería colaborar de forma proactiva con la OIT y ofrecer financiación para la configuración, propuesta y ejecución de los programas de apoyo a los países socios de los SFPA en relación con el C188.

3.2. En cooperación con la OIT, la UE, al mismo tiempo que anima a sus Estados Miembros a hacer lo propio, debería también ofrecer financiación para el desarrollo de una estrategia y plan de trabajo completos para lograr la aplicación efectiva del C188, empezando por los países que ya han ratificado el convenio. La OIT y la UE podrían vincular esta acción con (iniciativas relacionadas con) el *Acuerdo sobre medidas del Estado rector del puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, 2009 (AMERP)* de la Organización para la Alimentación y la Agricultura (FAO) de acuerdo con las prioridades de la Unión en su Foro de Gobernanza Internacional de los Océanos (IOG), y como complemento a estas, incluidas las negociaciones multinacionales en las OROP. La UE también podría plantearse ofrecer apoyo financiero adicional para estas acciones cuando sea necesario.

4. Formación y titulación de pescadores en el marco de los SFPA.

4.1. La UE debería otorgar más importancia a la necesidad de aumentar la inversión en materia de seguridad y formación de la tripulación, dado que la mayoría de las flotas de larga distancia se enfrentan a una escasez de personal, especialmente cuando se trata de personal joven. Esta situación sería beneficiosa para todos, tanto para los países de la UE como para los terceros países, ya que los primeros crearían capacidades en los segundos al mismo tiempo que contribuirían a fijar la población y evitarían la fuga de la población activa mediante el ofrecimiento de nuevas oportunidades de empleo y el desarrollo de una carrera.

4.2. Dada la falta de sistemas o programas de formación adecuados y armonizados previos al embarque dirigidos a los pescadores de los Estados ribereños que trabajarán a bordo de los buques comunitarios que operan en el marco de los SFPA, la UE debería acordar que parte de la financiación al apoyo sectorial, destinado al desarrollo del sector pesquero local en los SFPA, debería emplearse con fines adecuados relacionados con la formación profesional y de seguridad.



Por ello, se anima encarecidamente a la UE a promover y fortalecer el componente de capacitación y formación dentro del capítulo sobre apoyo sectorial de los SFPAs (es decir, con el objetivo de garantizar la coherencia con el STCW-F y su cumplimiento). En este sentido, se recomienda a la DG MARE que se coordine con el SSDC-F.

Las organizaciones pesqueras europeas deberían poder acceder a partidas del FEMPA destinadas a planes de producción y comercialización para la formación y la mejora de las cualificaciones profesionales para tripulación de pescadores no europeos, no residentes en el Estado del pabellón, con independencia del lugar donde se realice la formación. Estas iniciativas o cursos de formación y reciclaje podrían realizarse a bordo de los buques pesqueros comunitarios que operan bajo el marco de los acuerdos de pesca de la UE, de cara a maximizar la eficiencia y el uso del apoyo sectorial que ya se dedican a este fin.

4.3. A pesar de los dictámenes del SSDC-F para garantizar definitivamente la seguridad en el mar durante la actividad pesquera, la UE *no* ha establecido un marco armonizado para los títulos mínimos necesarios para trabajar a bordo de buques pesqueros de la UE.⁵ Por este motivo y con el fin de cumplir con sus obligaciones en el marco de UNCLOS, cada Estado de pabellón de la UE podría haber desarrollado sus propias normas de formación y titulación que, dependiendo de sus tareas, todos los pescadores, incluidos los extranjeros, a bordo de los buques pesqueros que enarbolan su pabellón deben cumplir. En el caso de contar con ellas de entrada, a los Estados ribereños que aportan los pescadores locales en el marco de los SFPAs les resultará imposible adoptar estas normas de formación y titulación para que los pescadores cumplan todos los requisitos de todos los Estados de pabellón de la UE afectados. Debido a esta misma falta de armonización, los armadores de buques pesqueros de la UE tienen gran dificultad para cumplir los requisitos de los Estados de pabellón en relación con los títulos y certificados mínimos de los pescadores que trabajan a bordo de sus buques si los SFPAs exigen el embarque de pescadores locales.

Como se ha indicado anteriormente, los pescadores locales deben cumplir los requisitos de formación y titulación del Estado de pabellón de forma que cuenten con certificados emitidos u homologados por el Estado de pabellón o en nombre de este. Suelen utilizarse en la clasificación a bordo de los buques pesqueros comunitarios.

⁵. Véase Roderick Ackermann, Nicolò Franceschelli, Marga Sanz, George Maridis, y Veronika Kubenova de Blomeyer & Sanz, Bopp van Dessel y Tim Haasnoot de ProSea, Yvon Le Roy de Secoterg France, y Lisa Borges de FishFix, *Investigación para la Comisión B Formación de pescadores de la PECH del Parlamento Europeo*, Departamento Temático de Políticas Estructurales y de Cohesión, Bruselas, julio de 2018, y Ment van der Zwan, *Formación y titulación de los pescadores, El papel de los interlocutores sociales europeos en la pesca marítima*, SSDC-F, Diemen, Países Bajos, diciembre de 2018. [weblink?](#)



Como mínimo, deben tener un certificado médico válido que demuestre su capacidad para desempeñar sus funciones⁶ y un certificado válido que demuestre que han recibido la formación básica de seguridad aprobada por la autoridad competente del Estado de pabellón⁷. Si desempeñan funciones para las que necesitan títulos adicionales, la formación y titulación subyacente también debe cumplir con las normas del Estado de pabellón.⁸ Los certificados extranjeros solo se pueden homologar si el Estado de pabellón se ha asegurado de que la formación o el reconocimiento subyacente cumple los requisitos de las normas de formación y reconocimiento del Estado de pabellón. Esto requiere, entre otras cosas, auditorías sobre el terreno para las que los Estados de pabellón pretenden no tener capacidad.

4.4. Dado que la Unión negocia y acuerda los términos y condiciones de los SFPAs y los protocolos relacionados con los terceros países, es responsabilidad de esta garantizar que los pescadores locales que van a embarcar en los buques pesqueros de la UE que operan en el marco de estos SFPAs cumplen los requisitos de formación y titulación de los Estados de pabellón. Unida a esta responsabilidad se encuentra la necesidad de armonizar las normas de formación y titulación de los pescadores y la evaluación del cumplimiento con estas normas por parte de los terceros países afectados.

El SSDC-F ya ha dado el primer paso hacia la armonización mediante la publicación de las directrices para el reconocimiento médico de los pescadores dentro de los proyectos en curso en el marco de *Los pilares del mar*.⁹ La UE debería garantizar, a través de los requisitos que se recogen en los SFPAs, que los terceros países en cuestión realizan los reconocimientos médicos a los pescadores a partir de estas directrices y que los Estados de pabellón de la UE reconocen los certificados médicos emitidos por un tercer país que cumple dicho requisito. Las auditorías sobre el terreno para garantizar el cumplimiento por parte de un tercer país debería realizarlas la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) en aras de una mayor fiabilidad y uniformidad, entre otras cosas.

En aras de una mayor armonización, se debería solicitar al SSDC-F que desarrolle una norma para la formación básica en seguridad de los pescadores que podría utilizarse del mismo modo que las directrices para la realización de los reconocimientos médicos de los pescadores. En este sentido, la AESM debería desempeñar una labor similar.

⁶. Véanse los artículos 7, apartado 1, y 8 del Anexo de la Directiva (UE) 2017/159.

⁷. Véase el artículo 35, apartado 3 (b), junto con el artículo 1, título y apartado (c), del Anexo de la Directiva (UE) 2017/159.

⁸. Véase el artículo 10, apartado 2, del Anexo de la Directiva (UE) 2017/159.

⁹. La Asociación Internacional de Salud Marítima (IMHA), *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de los pescadores*, SSDC-F, Bruselas, mayo de 2021. Las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de los trabajadores del mar* de la OIT/OMI existentes ya no se aplican a los pescadores.



5. Cumplimiento y transparencia

5.1. Se anima a la CE a trabajar con los países socios de los SFPAs para mejorar la normativa sobre el papel y la responsabilidad de los agentes de contratación de la tripulación en los países de los SFPAs con el fin de evitar abusos laborales, concretamente irregularidades en la aplicación de los acuerdos sobre el trabajo de los pescadores firmados entre los pescadores de los terceros países y los agentes locales de contratación de la tripulación.

5.2. El LDAC desea recordar a los armadores de buques pesqueros afectados su responsabilidad a la hora de garantizar el respeto de los acuerdos de trabajo de los pescadores y pide herramientas para realizar un seguimiento del cumplimiento.

5.3. Cuando los armadores de buques pesqueros sean los responsables de proporcionar protección mediante indemnización financiera y atención médica en caso de enfermedad, lesión o muerte¹⁰ relacionados con el trabajo, el armador debería tener un seguro adecuado, como por ejemplo un seguro de protección e indemnización, que cubra a todos los pescadores a bordo, incluidos los pescadores de terceros países.

5.4. También debería existir una clara responsabilidad de responder a la protección de la seguridad social. La provisión de la protección de la seguridad social a los ciudadanos es responsabilidad del Estado, antes que nada.

En el artículo 34 del C188 se establece lo siguiente en este sentido: "Cada miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio".

Actualmente, los SFPAs no son lo suficientemente esclarecedores y parecen otorgar la responsabilidad en materia de protección de la seguridad social al armador del buque pesquero. Por ello, aunque cabe preguntarse si la Unión tiene competencia alguna para acordar cualquier disposición relativa a la seguridad social al margen de aquellas coordinadas entre los sistemas de seguridad social de sus Estados miembros, el LDAC recomienda a la UE adaptar las disposiciones relacionadas a los artículos 34-37 del C188 y otorgar en última instancia la responsabilidad del pago de las aportaciones a la seguridad social, si las hubiere, al armador del buque pesquero. Dicha responsabilidad deberá incluir cualquier derecho del empleador a retener las aportaciones de la remuneración del pescador si la legislación de seguridad social aplicable exige la contribución del pescador y en la medida en la que lo hace.

¹⁰. Véase el artículo 31, apartado 3 de la Directiva (UE) 2017/159.



5.5. El LDAC recomienda contar con acuerdos bilaterales con los países de nacionalidad y residencia de los trabajadores migrantes para garantizar un trato equitativo, o al menos equivalente, y cobertura legal.

5.6. El LDAC recomienda, en aras de una mayor seguridad, transparencia y responsabilidad, que los pagos de la remuneración de los pescadores de terceros países se realicen mediante transferencia bancaria y no en efectivo, en la medida de lo posible.

5.7. El LDAC recuerda la obligación de cada pescador (a) de recibir una nómina detallada para cada pago de su remuneración, y (b) de firmar un recibo en caso de que el pago se realice en efectivo. Si un agente realiza el pago de la remuneración, es importante que el armador insista en que el agente le muestre prueba del pago a través de una copia de (a) cada nómina, y (b) dicho recibo o justificante de la transferencia bancaria.

5.8. Es necesario realizar un seguimiento del cumplimiento de las responsabilidades sociales de los armadores de los buques pesqueros, empleadores y agentes de contratación de la tripulación, por ejemplo a través de la inspección del Estado de pabellón y el control del Estado rector del puerto por parte de los Estados miembros de la UE. La UE solo puede prescribir dichas inspecciones y controles mediante la adopción de una directiva de la UE de cumplimiento y ejecución que aplique las disposiciones pertinentes del C188 y, por tanto, complemente la Directiva (UE) 2017/159. Para el control por parte del Estado rector del puerto de los países socios de los SFPAs, véase el apartado 2.2.

En este sentido, el LDAC quisiera destacar las *Directrices de la OIT sobre la inspección del Estado de pabellón de las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques pesqueros* y las *Directrices de la OIT sobre los funcionarios de control del Estado rector del puerto*. Ambos documentos se encuentran disponibles en el apartado de pesca de la web de la OIT.¹¹

5.9. El LDAC indica que se espera el lanzamiento de un proyecto en 2022 por parte del SSDC-F para continuar con el desarrollo de las directrices relativas a los servicios de un mercado laboral digno para los pescadores migrantes. El proyecto seguirá a modo de guía el C188, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (MLC) de la OIT, y demás documentos relevantes de la OIT. Las directrices incluirán textos de muestra que se deben incorporar a los acuerdos para los servicios del mercado laboral entre los armadores de buques pesqueros y los agentes de contratación de la tripulación y aquellos entre pescadores y agentes.

¹¹. www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/fisheries/lang-en/index.htm



Conviene resaltar aquí la importancia de que se realice un seguimiento del cumplimiento de estos acuerdos y leyes y reglamentos aplicables de vez en cuando por parte de la autoridad competente u organización reconocida (por ej. sociedades de clasificación o certificación). También se recomienda consultar el *Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (C181)* de la OIT, ya que contiene disposiciones acerca de los servicios del mercado laboral y sobre cómo se debe comportar un agente de contratación de la tripulación.

-FIN-