



DICTAMEN del LDAC

Cómo abordar los riesgos de trabajo forzoso y las violaciones graves de los derechos humanos en ciertas flotas que operan en la zona del convenio de la CTOI

Ref: R-02-Ej.20 (2026-2027)/WG1-WG5

Fecha de aprobación por el Comité Ejecutivo: 2 de julio de 2026

1. Introducción y contexto

El Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC) recuerda que la gestión sostenible de la pesca en el marco de la Política Pesquera Común (PPC) engloba la sostenibilidad ambiental, económica y social. Por ello, el respeto por los derechos fundamentales del trabajo y los derechos humanos en el mar debería constituir una parte fundamental de este marco.

Además, el LDAC destaca que la Comunicación sobre el trabajo digno de la Comisión Europea subraya el compromiso de la UE con la lucha contra los abusos laborales a nivel mundial y enfatiza la importancia de garantizar que las cadenas de suministro se encuentren libres de explotación de personas, trabajos forzados y demás violaciones de los derechos humanos, de modo que se refuerce la conducta empresarial responsable y el comercio sostenible.¹

El LDAC ha realizado un seguimiento del debate sobre las normas laborales durante la 30ª sesión de la Comisión de Tónidos del Océano Índico (CTOI). El LDAC acoge con agrado estos debates y su inclusión en el grupo de trabajo ya constituido sobre socioeconomía. El LDAC también ve con buenos ojos el llamamiento de la Unión Europea a los miembros de la CTOI para que ratifiquen el Convenio nº 188 de la OIT. Avanzar en la ratificación de este convenio y en la puesta en práctica de sus medidas de control reviste especial urgencia, ya que el LDAC muestra su preocupación ante los resultados que indican que las disposiciones actuales de las OROP en relación con las normas laborales y sociales son más laxas que las que exige el convenio.²

Al mismo tiempo, el LDAC toma nota de los informes fiables relacionados con graves violaciones de los derechos laborales y humanos que afectan a miembros de la tripulación que trabajan en ciertas flotas y que operan en la zona del convenio de la CTOI. Las prácticas denunciadas incluyen acuerdos de contratación vinculados a servidumbre por deudas, retención de los

¹ Comisión Europea, La Comisión establece una estrategia para promover el trabajo digno en todo el mundo y prepara un instrumento para prohibir los productos derivados del trabajo forzoso, Comunicado de prensa IP/22/1187, Bruselas, 23 de febrero de 2022, disponible en el siguiente enlace: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_1187

² Cacaud P., IOTC, Discussion paper on labour standards on fishing vessels in IOTC fisheries, IOTC–2026–S30–14, 30 de abril de 2026, disponible en el siguiente enlace: <https://iotc.org/documents/Com/30/14E>



documentos de identidad, jornadas de trabajo excesivamente largas, retención salarial, aislamiento en el mar y condiciones de vida y sanitarias inadecuadas.

2. Resultados³

Entre enero y diciembre de 2025, Environmental Justice Foundation (EJF) —miembro del LDAC— realizó 63 entrevistas a tripulantes indonesios que trabajaban en buques no indonesios activos en la zona del convenio de la CTOI. Estos buques, todos ellos palangeros, enarbolaban pabellón de naciones africanas o asiáticas. Los miembros de la tripulación entrevistados indicaron que habían trabajado en los buques entre enero de 2022 y septiembre de 2025.

Supuestas violaciones de los derechos humanos (DDHH)/de los derechos laborales		
Nº total de tripulantes/pescadores entrevistados	63	% (n=63)
Servidumbre por deudas	63	100,0 %
Retención de documentación	62	98,4 %
Horas extra excesivas (≥14 horas de trabajo)	60	95,2 %
Aislamiento/privación de medios de comunicación	52	82,5 %
Condiciones (potencialmente) abusivas de vida y de trabajo	47	74,6 %
Engaño	37	58,7 %
Impago de salario/retención salarial	19	30,2 %
Amenazas/intimidación	19	30,2 %
Caso de fallecimiento a bordo	11	17,5 %
Abuso físico o sexual	9	14,3 %

Durante ese mismo periodo (de enero a diciembre de 2025), EJF también realizó 46 entrevistas a tripulantes indonesios que trabajaban en 14 buques que enarbolaban pabellón de Indonesia activos en la zona del convenio de la CTOI. A continuación se indica el resumen de los supuestos casos de violaciones de los derechos humanos/laborales registrados:

Supuestas violaciones de los derechos humanos (DDHH)/de los derechos laborales		
Nº total de tripulantes entrevistados	46	%(n=46)
Retención de documentación	46	100 %
Horas extra excesivas/Jornadas de más de 14 horas	45	98 %
Haber sufrido o presenciado abusos físicos y sexuales	23	50 %
Condiciones abusivas de vida y de trabajo	16	35 %

³ El contenido incluye acusaciones de posibles actividades ilegales. Estas declaraciones se basan en información, observaciones o investigación de carácter preliminar y no se han verificado de forma independiente por las autoridades competentes. Su objetivo es meramente informativo y pretende destacar ámbitos en los que habría que investigar más detenidamente. Las decisiones relativas a la confirmación, la evaluación jurídica y la ejecución son competencia de los organismos reguladores, policiales o judiciales pertinentes.



Trabajo en condiciones climáticas extremas/condiciones peligrosas o estando enfermo	16	35 %
Enfermedad/lesión grave a bordo	8	17 %
Intimidación y amenazas	8	17 %
Engaño	1	2 %

3. Posición general del LDAC

El LDAC:

- Reitera que los objetivos en materia de sostenibilidad de la PPC exigen el cumplimiento de las normas internacionales del trabajo aplicables.
- Apoya la aplicación efectiva del Convenio nº 188 de la OIT y demás convenios pertinentes.
- Considera que los abusos laborales minan la competencia leal entre operadores.
- Hace hincapié en que las medidas deberían basarse en datos contrastados, ser proporcionadas y no discriminatorias.
- Apoya la intervención coordinada de la UE que combina la gobernanza de la pesca, los instrumentos comerciales y los marcos de diligencia debida.

La adopción y aplicación efectiva de una política de tolerancia cero en materia de violencia y violación de los derechos humanos resulta crítica. Esta política debe comunicarse de forma clara y contundente a través de la cadena de suministro.

4. Recomendaciones a nivel de OROP (CTOI)

En general, el LDAC pide a la Unión Europea que desempeñe un papel proactivo en el grupo de trabajo sobre socioeconomía de la CTOI y que se esfuerce por conseguir garantías más firmes contra los abusos laborales y, en términos más amplios, medidas sólidas en materia de seguridad, bienestar y protección de los miembros de la tripulación y los observadores humanos. En este sentido, la UE debería seguir instando a los miembros de la CTOI a que ratifiquen el Convenio nº 188 de la OIT y demás normas vigentes pertinentes que garantizan las condiciones dignas de vida y trabajo a bordo de todas las flotas autorizadas por la CTOI.



4.1 Medidas relativas al control

El LDAC solicita que la UE y todos los miembros de la CTOI aprovechen al máximo el grupo de trabajo sobre socioeconomía para explorar cómo las medidas de conservación y gestión relativas al control se pueden reforzar para detectar, documentar y abordar mejor los casos en los que se producen condiciones de trabajo y vida deficientes a bordo de buques de pesca, violaciones de los derechos laborales e indicios de trabajo forzoso.

4.2 Tiempo en el mar

El LDAC se muestra a favor de adoptar límites sobre el número máximo de días que un buque de pesca puede permanecer en el mar sin regresar a puerto. Todos los buques de pesca deberían tener prohibido faenar en el mar durante más de 4 meses seguidos; sólo en circunstancias excepcionales (pandemias, cierre de puertos, etc.) los periodos de tiempo en el mar deberían llegar a 6 meses seguidos.

4.3 Transbordos en el mar

La bibliografía y los casos concretos han demostrado ya de manera fehaciente que realizar transbordos en el mar puede dar pie a prácticas relacionadas con el trabajo forzoso y la trata de personas.⁴ El LDAC señala que el número de transbordos en el mar declarados en la CTOI se ha duplicado en los últimos diez años (2014-2024). En 2024, más del 80 % de estas operaciones las realizaron dos flotas únicamente: China y Taiwán.⁵

En consonancia con el dictamen anterior del LDAC sobre las organizaciones regionales de ordenación pesquera, emitido antes de las reuniones de la CTOI⁶, el LDAC sigue apoyando la total eliminación de los transbordos en el mar y acoge con agrado todas las propuestas que sigan esta línea, incluida cualquier propuesta que mejore la supervisión de los transbordos mientras tanto.

4.4 Sistemas de seguimiento

El LDAC sigue instando a introducir y utilizar obligatoriamente un sistema regional de localización de buques de aplicación a todas las flotas que operan en la zona para reforzar el

⁴ Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), Transshipment: a closer look – An in-depth study in support of the development of international guidelines (Roma: FAO, 2020), disponible en el siguiente enlace: <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/a2c70851-7ca5-4a98-8ea0-7cf4d3abc616/content>.

⁵ CTOI, Informe sobre transbordos (Resolución 24/05), preparado por la Secretaría de la CTOI el 6 de marzo de 2025, disponible en el siguiente enlace: https://iotc.org/sites/default/files/documents/2025/04/IOTC-2025-CoC22-04a_Rev1_E_-_Report_on_Transshipments.pdf.

⁶ Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC), Dictamen de la UE sobre cuestiones de la CTOI (Ref. LDAC-ADVICE-IOTC-AM-2025), 2025, disponible en el siguiente enlace: https://ldac.eu/images/EN_LDAC_ADVICE_IOTC_AM_2025.pdf.



seguimiento, control y vigilancia de las pesquerías de túnidos y especies afines en el océano Índico.

Asimismo, el LDAC apoya el despliegue progresivo de sistemas de seguimiento electrónico cuando sean proporcionados y estén justificados jurídicamente. Algunas flotas de aguas lejanas siguen evitando un seguimiento y control efectivos, concretamente en zonas en las que la supervisión sigue siendo limitada. En consonancia con el dictamen anterior del LDAC sobre organizaciones regionales de ordenación pesquera, emitido antes de las reuniones de la CTOI⁷, el despliegue progresivo de seguimiento electrónico (EM), que incluye cámaras a bordo, ofrece una solución práctica y escalable para reforzar la supervisión⁸.

5. Recomendaciones a nivel de la UE

5.1 Uso coherente de los instrumentos jurídicos de la UE

- Aplicar el Reglamento de la UE sobre la prohibición del trabajo forzoso (FLR) de forma proporcionada y basada en riesgos. Dentro del enfoque basado en riesgos, tener en cuenta los factores de riesgo específicos de las cadenas de suministro de la pesca a nivel mundial.
- Identificar los países pertinentes o, en los casos descritos en este dictamen en los que se han producido abusos a bordo de buques, los Estados de pabellón y los productos que se incluirán en la próxima base de datos de riesgos y aplicar controles más estrictos a las importaciones, cuando proceda.
- Garantizar la coordinación a través de las distintas DG y servicios, concretamente reforzando sinergias entre los diálogos INDNR y el trabajo en el marco del FLR y demás iniciativas relacionadas.
- En los casos en los que la UE cuenta con acuerdos comerciales con estas naciones, utilizar toda la variedad de instrumentos disponibles en virtud de esos marcos para garantizar que la situación se aborda de forma eficaz.
- Utilizar la red diplomática de la UE para colaborar con los países pertinentes y apoyar los esfuerzos para abordar esta cuestión.
- Abstenerse de conceder acceso libre de aranceles al mercado de la UE a los productos de túnidos procedentes de países identificados como de alto riesgo en materia de pesca INDNR y trabajo forzoso, hasta que se establezcan garantías fiables del cumplimiento de las normas comunitarias y de su aplicación efectiva.

⁷ Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC), Dictamen de la UE sobre cuestiones de la CTOI (Ref. LDAC-ADVICE-IOTC-AM-2025), 2025, disponible en el siguiente enlace:

https://ldac.eu/images/EN_LDAC_ADVICE_IOTC_AM_2025.pdf.

⁸ Environmental Justice Foundation (EJF), Eyes on the Water: Tackling illegal fishing and human rights abuses through the use of onboard CCTV cameras, enero de 2026, disponible en el siguiente enlace:

<https://ejfoundation.org/resources/downloads/CCTV-Report-EJF.pdf>.



5.2 Diligencia debida y transparencia en la cadena de suministro

En virtud de la Directiva de la UE sobre diligencia debida de las empresas en materia de sostenibilidad (CSDDD), el LDAC anima a desarrollar una guía específica sobre pesca y medidas de trazabilidad proporcionadas.

Además, el LDAC quisiera destacar las recomendaciones que formuló en su carta a la Comisión Europea titulada "La importancia de la dimensión social de la PPC y la promoción de cadenas de suministro sostenibles y responsables"⁹. Esta carta la transmitió la DG MARE a los servicios pertinentes de la Comisión, pero sigue pendiente de una respuesta pormenorizada¹⁰.

El LDAC recomienda que los servicios pertinentes de la UE revisen su dictamen que lleva por título "Protocolo para la prevención y erradicación del acoso en los buques de pesca"¹¹ y promueva soluciones recomendadas más allá de la UE.

6. Conclusión

El LDAC reitera que la pesca sostenible requiere de medidas de conservación eficaces, competencia leal y respeto por las normas laborales reconocidas internacionalmente. Hace un llamamiento a la Unión Europea para que adopte un enfoque coherente y jurídicamente sólido que combine la intervención de las OROP, los instrumentos normativos de la UE, medidas de transparencia y una cooperación internacional constructiva.

-FIN-

⁹ Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC), Carta sobre "La importancia de la dimensión social de la PPC y la promoción de cadenas de suministro sostenibles y responsables," 12 de noviembre de 2025, disponible en el siguiente enlace: https://ldac.eu/images/LDAC_Letter_SocialDim_and_Annex_12Nov2025.pdf

¹⁰ Comisión Europea, Respuesta a la carta del LDAC sobre "La importancia de la dimensión social de la PPC y la promoción de cadenas de suministro sostenibles y responsables" (Ref: R-09-Ej.19 (2025–2026)/WG5), 19 de enero de 2026, disponible en el siguiente enlace: https://ldac.eu/images/EC_Reply_to_LDAC_letter_on_social_dimension_19-01-2026.pdf

¹¹ Consejo Consultivo de la Flota de Larga Distancia (LDAC), Dictamen: Protocolo para la prevención y erradicación del acoso en los buques de pesca, 12 de marzo de 2026, disponible en el siguiente enlace: https://ldac.eu/images/EN_LDAC_Advice_anti-harassment_12-03-2026.pdf