



Madame Tohlala/AFP/Getty Images

# Acuerdo de Ciudad del Cabo

Siete motivos para mejorar la seguridad en los buques pesqueros

## Resumen

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) amenaza la sostenibilidad de las pesquerías del mundo. Esto supone mucho más que un simple peligro ambiental. En la actualidad, la pesca ilegal está ampliamente asociada con delitos como la piratería, la trata de seres humanos y el contrabando de armas y estupefacientes. La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han reconocido los vínculos entre la pesca INDNR y los delitos que afectan a la seguridad y el bienestar de las tripulaciones.<sup>1</sup>

La presión sobre las poblaciones de peces del mundo se encuentra en su máximo histórico. Las flotas ahora pueden buscar y capturar peces en prácticamente cualquier parte de los océanos del mundo, lo que provoca que haya demasiados buques pesqueros que capturan un número cada vez más escaso de peces. La sobreexplotación pesquera provoca una menor captura y, por ende, reducción en las ganancias. Como respuesta, algunos operadores acaban pescando de forma ilegal (sin las licencias o autorizaciones adecuadas, o en zonas protegidas) para aumentar las ganancias.

Frenar esta conducta ilícita resulta especialmente complicado en ausencia de los requisitos para identificar y realizar un seguimiento de los buques. Los identificadores únicos permanentes, como el número OMI, que proporciona información acerca del origen, la historia y el estado operativo del barco, son esenciales para distinguir los buques.

Asimismo, sin un requisito de información de ubicación obligatoria, como los sistemas de identificación automática o los sistemas de vigilancia de buques, las autoridades no pueden diferenciar los buenos actores de los malos. La combinación de estas brechas permite a los criminales operar con un bajo riesgo de ser atrapados.

Los pescadores sin escrúpulos pueden invertir menos en mantenimiento, reparaciones y equipos de seguridad para aumentar aun más sus ganancias, lo que hace que los buques sea inseguros y estén mal equipados. Se espera que las tripulaciones trabajen durante más horas y bajo una mayor presión, lo que conduce a un mayor estrés y fatiga, y es posible que los operadores asuman más riesgos, como pescar bajo condiciones meteorológicas peligrosas. Estos factores aumentan la probabilidad de que los miembros de la tripulación sufran lesiones o fallezcan.

## **Siete motivos para abordar el tema de la seguridad en los buques pesqueros**

### 1. La pesca comercial es una de las profesiones más peligrosas del mundo.<sup>2</sup>

Normalmente, los pescadores manipulan equipos peligrosos y a menudo trabajan durante períodos extremadamente largos bajo condiciones peligrosas y sin tomar los descansos adecuados. Los índices de lesiones son altos, las evaluaciones de riesgos son poco habituales y la atención médica es a veces inaccesible.

### 2. El índice de siniestros en los buques pesqueros se calcula en 10 veces más que en los buques mercantes.<sup>3</sup>

La OIT calcula que como mínimo mueren 24 000 personas cada año en los buques pesqueros comerciales y que 24 millones sufren lesiones.<sup>4</sup> Las causas más comunes de estos accidentes son los naufragios, los incendios, los vuelcos y las colisiones. En un marcado contraste, una media de 292 marinos mercantes constan como fallecidos o desaparecidos cada año.<sup>5</sup> Sin embargo, la falta de datos dificulta determinar la precisión de estas estadísticas. En el sector pesquero, aquellos que son más vulnerables a menudo no disponen de los medios adecuados para informar de lo que está sucediendo en sus buques, de modo que el número de accidentes reportados es probablemente inferior a la cifra real.

### 3. No existe ningún instrumento vinculante que regule el diseño, la construcción y los equipos de los buques pesqueros comerciales, de los que depende en gran medida la seguridad de los pescadores y observadores.

Dos millones de personas trabajan en el sector mercante mundial, un sector que está altamente regulado por instrumentos como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar<sup>6</sup> (SOLAS), un tratado multilateral de 1974 con el objetivo de garantizar que los países de abanderamiento signatarios cumplan con los estándares de seguridad.

En comparación, se calcula que hay 39 millones de personas implicadas en las pesquerías.<sup>7</sup> Las disposiciones de los tratados como el SOLAS normalmente no son aplicables a los pescadores, observadores (especialistas independientes que recopilan datos a bordo de los buques pesqueros comerciales) o buques pesqueros. Y el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 no es aplicable a los buques pesqueros.

La falta de supervisión en el sector pesquero comercial significa que los buques pueden operar con pocas medidas de seguridad o sin ninguna de ellas.

### 4. Las personas marginadas son las más expuestas al riesgo.

Los pescadores inmigrantes conforman una proporción elevada de trabajadores en alta mar.<sup>8</sup> A menudo trabajan aislados, sin hablar el idioma de los demás miembros de la tripulación o del capitán.

Los reglamentos laxos que rigen el transbordo en el mar, la práctica de transferir el pescado de un barco a otro, permiten a las tripulaciones moverse de un buque a otro sin entrar en un puerto, por lo que a menudo permanecen en el mar durante años. Sin inspecciones obligatorias para los buques que operan en alta mar, existen pocas oportunidades de comprobar las condiciones de seguridad. Esto deja a las tripulaciones trabajando durante períodos más largos con poca o ninguna capacidad de buscar ayuda o realizar mejoras.

## 5. La explotación de los recursos y las tripulaciones aumenta con la falta de gobernanza por parte de los países de abanderamiento.

Así como los operadores sin escrúpulos pueden declarar capturas inferiores o pescar de forma ilegal para obtener beneficios económicos, las tripulaciones pueden verse forzadas a trabajar sin la formación o el equipo de seguridad adecuados en condiciones peligrosas. Para reducir los costes iniciales, pueden utilizarse equipos inadecuados o modificaciones del buque improcedentes para aumentar la captura. Los buques pueden operar durante largos períodos sin someterse nunca a inspecciones ni a certificaciones de seguridad, lo que puede provocar accidentes.

Un tratado internacional vinculante que establezca los estándares de seguridad proporcionaría a las autoridades marítimas una garantía contra la explotación.

## 6. Los Estados pueden actuar para mejorar la seguridad convirtiéndose en partes del Acuerdo de Ciudad del Cabo.

En Ciudad del Cabo, Sudáfrica, en 2012, los Estados celebraron un acuerdo bajo los auspicios de la OMI para mejorar la seguridad y las condiciones laborales de los pescadores comerciales y los observadores. El Acuerdo detalla los estándares de diseño, construcción y equipos, incluidas las protecciones de seguridad, de los buques pesqueros de como mínimo 24 metros de longitud. El Acuerdo de Ciudad del Cabo también establece regulaciones sobre la protección de la tripulación y los observadores y pide inspecciones armonizadas, que tengan en cuenta las cuestiones relacionadas con las pesquerías, el trabajo y la seguridad. Entrará en vigor cuando 22 países, con una flota agregada de 3600 buques pesqueros elegibles, se adhieran a él. El Acuerdo puede complementar las políticas existentes, como el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, un tratado internacional diseñado para combatir la pesca ilegal y permitir las inspecciones en los puertos. El Acuerdo también podría servir como vehículo para exigir los números OMI y los sistemas de identificación automática en los buques pesqueros, lo que permitiría a los Estados identificar con precisión los buques y darles un seguimiento, mejorando definitivamente la transparencia y la seguridad de la tripulación.

Cuando todos estos elementos estén listos, se podrá romper el ciclo económico que perpetúa la infrainversión en la seguridad de los buques pesqueros.

## 7. La adhesión de los Estados ayudaría a reforzar los estándares de seguridad en todo el mundo.

Al adherirse al Acuerdo, los Estados que ya tienen reglamentos de seguridad para buques de pesca pueden manifestar su liderazgo sobre una cuestión importante y animar a aquellos que todavía no los tienen a crearlos. Aquellos que no disponen de dichos reglamentos pueden elevar sus estándares y ofrecer protección a los trabajadores vulnerables.

Los responsables políticos tienen la oportunidad de reforzar los estándares de seguridad globales sobre los buques de pesca y garantizar la seguridad de las tripulaciones de todo el mundo. La adhesión de los Estados al Acuerdo ayudará a su entrada en vigor. De momento, los compradores de pescados y mariscos pueden mejorar la seguridad y las condiciones laborales dentro de sus cadenas de suministro implementando disposiciones del Acuerdo, comprando sus productos procedentes de los Estados adheridos al Acuerdo y animando a los Estados que aun no se han adherido a hacerlo.

## Conclusión

El sector pesquero comercial, especialmente aquellos buques que operan de forma ilegal, a menudo genera entornos peligrosos y condiciones laborales precarias. La implementación de políticas para identificar y realizar un seguimiento de los buques y proteger la seguridad de la tripulación reduciría las deficiencias que algunos operadores utilizan para explotar los océanos y las personas que dependen de ellos.

La entrada en vigor de un tratado internacional vinculante como el Acuerdo de Ciudad del Cabo proporcionará a los Estados una herramienta potente para garantizar que los buques pesqueros abanderados sean responsables de la seguridad de sus tripulaciones, que los desembarques de capturas se lleven a cabo con seguridad y de forma legal y que cumplan sus obligaciones como países de abanderamiento responsables.

## Notas finales

- 1 Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, "Report of the 31st Session of the Committee on Fisheries" (Informe del 31.º período de sesiones del Comité de Pesca) (2014), <http://www.fao.org/3/a-i4634e.pdf>; Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, "Joint FAO/IMO Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing and Related Matters" (Grupo de trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI sobre pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones relacionadas) (2000), <http://www.fao.org/3/a-x9436e.pdf>.
- 2 Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, "Safety at Sea as an Integral Part of Fisheries Management" (La seguridad en el mar como parte integrante de la ordenación pesquera) (2001), [https://www.nts.gov/news/events/Documents/2010\\_Fishing\\_Vessel\\_Safety\\_FRM-29-FAO-Pub-966.pdf](https://www.nts.gov/news/events/Documents/2010_Fishing_Vessel_Safety_FRM-29-FAO-Pub-966.pdf).
- 3 Organización Marítima Internacional, "The Work of IMO on the Safety of Fishing Vessels." (El trabajo de la OMI sobre la seguridad de los buques pesqueros) Presentado en el evento de las Naciones Unidas Approach to Fishing (Método de pesca) en la Universidad Marítima Mundial, Malmö, Suecia, 27 de junio de 2017.
- 4 Organización Internacional del Trabajo, "Safety and Health in the Fishing Industry" (Seguridad y salud en el sector pesquero) (1999), [http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1999/99B09\\_239\\_engl.pdf](http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1999/99B09_239_engl.pdf).
- 5 Cifras de accidentes y personas desaparecidas informadas a IHS Markit entre 1995 y 2017.
- 6 Organización Marítima Internacional, "International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974," (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), 1974) [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx).
- 7 Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, "Safety at Sea." (Seguridad en el mar)
- 8 Ibid.

---

## Para obtener más información, visite:

[pewtrusts.org](http://pewtrusts.org)

---

**Contacto:** Kimberly Vosburgh, socia directiva de comunicaciones

**Correo electrónico:** [kvosburgh@pewtrusts.org](mailto:kvosburgh@pewtrusts.org)

**Página web del proyecto:** [pewtrusts.org](http://pewtrusts.org)

---

**The Pew Charitable Trusts** se inspira en la capacidad de conocimiento para resolver los problemas de mayor desafío en la actualidad. Pew aplica un enfoque riguroso y analítico para mejorar la política pública, informar al público y estimular la participación cívica.