DOCUMENTO INFORMATIVO

EXPLOTACIÓN LABORAL EN BUQUES DE PESCA EN AGUAS DISTANTES REGISTRADOS EN LA OROP-PS:

LA IMPORTANCIA DEL ANÁLISIS INTEGRAL DE RIESGO PREVIO AL ARRIBO A PUERTO

Sabina Goldaracena y Sergio Almada

Febrero de 2025

Descargue versión en inglés de este documento aquí.
Download an English version of this document here.

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) es una federación democrática, encabezada por sus organizaciones sindicales afiliadas, reconocida como la principal autoridad mundial en materia de transporte. Luchamos fervientemente para mejorar la vida laboral del personal del transporte, conectando a cerca de 700 sindicatos afiliados de 150 países, que de otro modo estarían aislados, y ayudándoles a garantizar los derechos, la igualdad y la justicia de sus miembros. Somos la voz de casi 20 millones de trabajadores y trabajadoras de todo el mundo.

ÍNDICE

SIGLAS Y ACRÓNIMOS 4

RESUMEN EJECUTIVO 5

INTRODUCCIÓN 6

EXPLOTACIÓN LABORAL EN LA PESCA 7

CAUSAS SUBYACENTES 8

ESTUDIO DE CASOS A NIVEL DE COMPAÑÍA 9

- Caso 1: Rongcheng Homey Ocean Fishing 10
- Caso 2: Rongcheng Rongyuan Fishery 15

TRIPULANTES FALLECIDOS A BORDO DE BUQUES REGISTRADOS EN LA OROP-PS 16

USO DE PUERTOS PERUANOS POR LA FLOTA REGISTRADA EN LA OROP-PS 18

LOS TRABAJOS FORZOSOS Y LA EXPLOTACIÓN LABORAL A BORDO SON DELITOS QUE NO DISTINGUEN BANDERAS 22

CONCLUSIONES 24

NOTAS FINALES 26

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AIS — Sistema de Identificación Automática

AMERP — Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

CALAMASUR — Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Pacífico Sur

CNCP — Partes no contratantes colaboradoras

CONVEMAR — Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

DICAPI — Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú

DINARA — Dirección Nacional de Recursos Acuáticos del Uruguay

DS 016-2020 PR — Decreto Supremo 016-2020 PRODUCE del Perú

FAO — Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación

IMO GISIS — Sistema Global de Información Integrada sobre Transporte Marítimo de la Organización Marítima Internacional

ITF — Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte

IRCS — Indicativo internacional de llamada de radio de un buque

MMSI — Identidad del servicio móvil marítimo

MN — Millas náuticas

Número IMO — Número identificativo de la Organización Marítima Internacional

OIT — Organización Internacional del Trabajo

OMI — Organización Marítima Internacional

OROP-PS (SPRFMO) — Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur

Pesca INDNR — pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

PRODUCE — Ministerio de la Producción del Perú

RIPA — Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes

SISESAT — Sistema de Seguimiento Satelital para embarcaciones pesqueras

SUNAFIL — Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral del Perú

UTT — Unión de Trabajadores del Transporte del Uruguay

VMS — Sistema de Seguimiento Satelital para embarcaciones pesqueras

WCPFC — Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central

ZEE — Zona Económica Exclusiva

RESUMEN EJECUTIVO

Detrás de la actividad de las flotas de pesca en aguas distantes convergen diferentes formas de crimen marítimo; entre ellas, la trata de personas y el trabajo forzoso con fines de explotación laboral, así como diversas formas de violaciones de derechos humanos a bordo, que por la gravedad y lo aberrante de sus consecuencias, merecen especial y destacada atención. Los breves ingresos de estos buques a puerto representan las mejores oportunidades para la prevención, detección y represión de este tipo de delitos, donde un análisis integral de riesgo previo a su arribo contribuiría enormemente a estos objetivos.

En el período 2013 - 2023, 66 tripulantes de 59 buques registrados en la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS) fueron desembarcados fallecidos en puertos de la región o desaparecieron producto de su caída al mar, y la situación no es mejor respecto de los enfermos y accidentados a bordo. Solo en puertos del Perú durante 2024 se desembarcaron de naves inscritas en dicha OROP al menos 27 tripulantes para recibir atención médica, acorde datos oficiales. Si bien es posible considerar a la actividad pesquera entre las más peligrosas del mundo, la explotación laboral de las tripulaciones contribuye a estas estadísticas.

En el presente informe mediante el estudio de casos, aplicando un enfoque regional y a nivel de compañías pesqueras, y empleando antecedentes de diversa índole, originados en países diferentes y por distintas autoridades y organizaciones, se muestra la existencia de trabajos forzosos y otras formas de abusos laborales a bordo de buques de pesca en aguas distantes que operan en la altamar de América del Sur.

Ello revela la necesidad de ampliar la escala de la investigación de lo local a lo global, y de enfocarla en la esfera de las compañías, lo que permite un conocimiento y análisis integral de la problemática. Solo una vez que se conjugan ambos niveles de análisis y los antecedentes en sus distintas dimensiones, la pesquera, de seguridad de la navegación, sanitaria y la de las condiciones laborales, utilizando además información procedente de diferentes fuentes, es posible trazar un perfil de riesgo tanto más amplio y completo que permita asociar buques y sus actividades ilegales con personas físicas y jurídicas vinculadas a ellos.

En esta tarea es fundamental la labor, cooperación e intercambio de información interagencial entre las autoridades de control de los países de la región, así como de éstas con organizaciones de la sociedad civil y organismos internacionales con injerencia en la actividad de estas flotas.

Toman especial relevancia iniciativas tales como la medida de conservación y ordenación (CMM, por sus siglas en inglés) propuesta por Nueva Zelanda en el marco de la OROP-PS para mejorar las condiciones de trabajo de los pescadores y reducir las violaciones a sus derechos laborales mediante la aplicación de normas claras y obligaciones acordadas que los Estados partes deben hacer cumplir a los buques autorizados a faenar en la zona del Convenio. Resulta fundamental el apoyo de las delegaciones de los países miembros para la generación de una norma vinculante sobre trabajo decente en la actividad pesquera.

INTRODUCCIÓN

La actividad de las flotas pesqueras en aguas distantes presenta una dinámica particular a nivel de América del Sur, persiguiendo en su operación anual los diferentes recursos que explotan. Esto es especialmente cierto respecto a la flota calamarera de origen asiático, que alterna entre el Atlántico y el Pacífico, siguiendo las temporadas de pesca de distintas especies de este cefalópodo; el primer semestre del año en el Atlántico Sudoccidental -o área estadística de pesca FAO 41- y el segundo en el Pacífico Sudoriental -o área FAO 87-, en lo que ha dado en llamarse "la ruta del calamar".

Muchos de los buques pesqueros registrados en la OROP-PS, que también operan en otras áreas del océano global, usan para sus escalas puertos del Perú, así como de otros países de la región, tales como Uruguay y Chile, y cuyas autoridades, con diversa intensidad y resultados, llevan adelante sobre los mismos controles y seguimiento en materia de crimen marítimo[1]. Estos buques, cuando navegan desde una pesquería a la otra, cuando realizan transbordos u otros encuentros logísticos en el mar, o cuando ingresan a puertos en procura de servicios o por arribos forzosos, llevan consigo, aunque a veces traten de ocultarlo, sus "antecedentes delictivos". No solo aquellos referidos a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (pesca INDNR), sino fundamentalmente a trata de personas, trabajo forzoso[2] y otras formas de explotación laboral y de violaciones de derechos humanos a bordo.

El conocimiento y comprensión de la actividad de estas flotas y sus antecedentes debe servir de base, no sólo para entender la dimensión económica y comercial de lo que esta actividad genera por capturas y servicios o el daño ambiental que producen sobre los recursos y el ecosistema marino, sino también para la prevención y represión del crimen marítimo asociado a sus actividades.

Para la elaboración del presente trabajo de investigación se contó con información suministrada por diferentes agencias oficiales del Perú, Uruguay, Argentina e Islas Malvinas[3].

EXPLOTACIÓN LABORAL EN LA PESCA

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) aunque reconoce que gran parte de la industria no incurre en prácticas abusivas y trata bien a sus tripulaciones, califica de grave la explotación laboral en el sector pesquero y a las prácticas que una porción de esa industria emplea como casos extremos de trato inhumano a los miembros de la tripulación. Por la naturaleza del trabajo, la industria pesquera es la más peligrosa del mundo (con un estimado de 32.000 muertes anuales, FAO 2020[4]). Pero, además, los pescadores, en particular el grupo cada vez más numeroso de trabajadores migrantes, son vulnerables a graves formas de explotación y abuso. Una vez a bordo, sus movimientos están restringidos y la posibilidad de desembarcar es limitada. Como los buques pueden permanecer en el mar durante largos períodos, los abusos pueden continuar durante años sin que se intervenga[5]. En otras palabras, a pesar de los peligros inherentes al trabajo en la pesca, muchas muertes podrían evitarse si no estuvieran asociadas con abusos laborales y violaciones a los derechos humanos.

Selig et al. (2022) identifican extensas áreas de alto riesgo tanto para pesca INDNR como para abuso laboral a lo largo de la Corriente de Humboldt, más allá del Dominio Marítimo del Perú, que uno puede apreciar coinciden con la zona de altamar donde operan los buques de la OROP-PS, y también en el Atlántico Sudoccidental, más allá de las aguas de Argentina, que a su vez coinciden con la zona donde operan el primer semestre del año los buques poteros registrados en la OROP-PS[6].

Bukharin (2020) afirma que *“son los breves intervalos durante los cuales los barcos están en puerto y sujetos a una mayor supervisión reglamentaria los que ofrecen la mejor oportunidad para la identificación y la interrupción de los casos de trabajo forzoso en curso. (...) Los Estados rectores del puerto desempeñan un papel único en la gobernanza de los asuntos marítimos. Si bien los Estados de abanderamiento ejercen su autoridad sobre los buques registrados bajo su pabellón, también pueden ejercerla los Estados portuarios sobre los buques que se encuentran en sus puertos y aguas interiores”.* Además, la autora sostiene que una serie de partes que no son Estados rectores de puertos también tienen un papel que desempeñar en la prevención del trabajo forzoso en los puertos. Entidades privadas como las organizaciones de apoyo a los pescadores con base en los puertos, como el Apostolado del Mar [Stella Maris] o la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF), pueden actuar para identificar, prevenir e interrumpir el trabajo forzoso en la pesca[7].

CAUSAS SUBYACENTES

Mackay et al. (2020) explican por qué ciertos delitos como el trabajo forzoso se asocian a la pesca de captura. Sostienen que el modelo de negocio de la pesca de captura es un tomador de precios, es decir, que se basa en aceptar los precios vigentes en el mercado. Encuentran en este hecho una explicación para el aumento de los delitos asociados, que serían intentos de maximizar los beneficios a través de la reducción de costes, forzando jornadas laborales inhumanas o el impago de salarios[8].

Según Blaha (2023) *"a medida que aumenta el costo del combustible, aumenta el costo de pescar, pero esto apenas se refleja en el costo del pescado. Por ello, algunos armadores y operadores intentan seguir siendo competitivos aumentando el esfuerzo, superando los límites de capturas, falseando los informes de capturas y recortando los costes de explotación, principalmente reduciendo los gastos en seguridad de la tripulación, condiciones de vida y empleando tripulaciones con salarios bajos procedentes de países en desarrollo"*[9].

Planet Tracker (2024) revela que la flota china de gran altura se encuentra en general en una situación financiera mediocre, donde las operaciones de su flota potera se ubican entre las menos rentables. *"Esta presión financiera también puede mover a las empresas hacia actividades ilegales para aumentar los ingresos, como el caso de la flota calamarera en Sudamérica"*, sostiene. Este sector de la flota china se encuentra controlado mayoritariamente por empresas privadas, y el estudio de referencia estima que *"la captura de calamar gigante en el Pacífico Sudoriental es, a la vez que la mayor fuente de calamares para la flota china, una operación poco rentable"*. Esto podría explicar el porqué de las formas extremas e ilegales de reducción de costos, entre las cuales se encuentran el trabajo mal pago o el trabajo forzoso y toda otra reducción de costos vinculados con la mano de obra. Sin la posibilidad de subcontratar a la mayoría de los marineros como mano de obra barata, es decir, por debajo de las normas del sector, los industriales pesqueros verían una caída significativa de la rentabilidad. No son de extrañar, por tanto, muchos de los problemas laborales y de derechos humanos que afectan a la actividad en aguas distantes[10]. Si bien el estudio refiere fundamentalmente a las flotas arrastrera y calamarera china, ello puede transpolarse a otras flotas pesqueras de aguas distantes que reciben subsidios de sus Estados.

La incidencia de los costos laborales de la tripulación en los costos finales de la operación pesquera y, como consecuencia, en los beneficios de la misma, es también destacada por Sala et al. (2018). Los autores concluyen que *"sin cuantiosas subvenciones públicas y sin bajos costos laborales y de retribución a la mano de obra, hasta el 54% de los caladeros de altamar, a nivel global, no serían rentables con los índices de pesca correspondientes al año de la investigación"*. Esto incluye a las pesquerías de China, Taiwán Chino y Corea del Sur en el Pacífico Sudoriental y en el Atlántico Sudoccidental, así como la actividad de los buques calamareros en ambas regiones del océano[11].

ESTUDIO DE CASOS A NIVEL DE COMPAÑÍA

Mediante el análisis de casos se pretende demostrar la necesidad de un enfoque a nivel regional y de compañías, empleando antecedentes de diversa índole y originados en países diferentes.

CASO 1
RONGCHENG HOMEY OCEAN FISHING

- N° IMO de la compañía: 4244613
- Cantidad de buques que posee en la actualidad: 4 poteros
- Cantidad de buques de los cuales se cuenta con antecedentes: 6 (algunos ya no pertenecen a la empresa)

Si bien a la fecha esta compañía de origen chino es dueño registrado de cuatro buques poteros, hasta 2024 poseía otros cuatro más, tres de los cuales en 2022 protagonizaron un incidente de ingreso y permanencia en actividad presuntamente ilegal en la Zona Económica Exclusiva (ZEE) de Uruguay. Por ello, se presentan en la segunda sección del estudio de casos los antecedentes de estas tres naves, con independencia de que actualmente ya no pertenezcan a la compañía, dado que son relevantes a la hora de trazar el perfil de la misma.

El 12 de febrero de 2024, la Sección Pesca de la ITF recibía una solicitud de ayuda de la Federación de Sindicatos de Trabajadores Marítimos de Indonesia para recuperar el cuerpo de un joven pescador de esa nacionalidad, de iniciales K.L. y de solo 26 años de edad, fallecido dos meses antes. La familia del difunto había sido informada de su muerte a bordo del buque potero chino LU RONG YUAN YU 607 por su propietaria, RONGCHENG HOMEY OCEAN FISHING, y de que sus restos mortales permanecían a bordo la nave, la cual, a pesar de ello, continuaba faenando en aguas de la OROP-PS más allá de las 200 millas náuticas (MN) del Dominio Marítimo del Perú. Esto sucedía aun cuando el contrato de uno de los compañeros de K.L. al que tuvo acceso el Sindicato de Trabajadores Marítimos indicaba que en caso de fallecimiento, los restos mortales y efectos personales de los marineros debían ser enviados a sus familias, a costo de la compañía propietaria del buque.

La familia del K.L no había recibido un informe oficial sobre su muerte o explicación definitiva sobre la enfermedad que la causó, ni tampoco de los motivos porque su cuerpo no había sido repatriado. Habían recibido apenas un informe médico que fechaba su defunción el 4 de diciembre de 2023 en aguas del Pacífico Sudoriental, indicando que la salud del joven había ido progresivamente empeorando, con pérdida de apetito, diarrea, pérdida de peso y debilitamiento físico y mental hasta ya no poder trabajar. Luego de una consulta médica radial del capitán y un presunto tratamiento gastrointestinal, no evidenció recuperación y finalmente, la mañana del 4 de diciembre, dos horas después de que sus compañeros lo ayudaran a regresar a su cama luego de sufrir una caída al intentar levantarse, falleció.

Para cumplir con su tarea, la ITF pidió ayuda al Comité para el Manejo Sustentable del Calamar Gigante del Pacífico Sur (CALAMASUR) que, mediante el uso de la plataforma *Starboard Maritime Intelligence*, detectó que otro buque de la compañía,

el LU RONG YUAN YU 609, había ingresado al puerto de Callao el 9 de diciembre de 2023, cinco días después de la muerte de K.L. Esto les llevó a suponer que podía haber transportado su cuerpo a puerto, pese a que intermitencias en las emisiones AIS de ambos buques impedían determinar si habían tenido un encuentro antes de esa escala, para verificar la hipótesis de un posible traspaso de sus restos de una nave a la otra para su desembarco en el país andino.

La ITF contactó a autoridades del Perú para determinar el posible desembarco del cuerpo de K.L. por el LU RONG YUAN YU 609, pero desde el Ministerio de la Producción (PRODUCE) negaron esa posibilidad y le informaron que ésta había ingresado al Callao por arribo forzoso para desembarcar a un tripulante enfermo que requería atención médica: otro marinero indonesio que tampoco podía comer. Tenía el abdomen y las extremidades inferiores hinchadas hasta el escroto, por lo que solo podía ingerir agua. Al dolor de los familiares del joven fallecido se sumaba ahora la desesperación por la falta de explicaciones por lo sucedido y la imposibilidad de recuperar su cuerpo.

Meses más tarde, el 31 de mayo de 2024, el LU RONG YUAN YU 609 regresó al Callao. La plataforma *Starboard Maritime Intelligence* daba cuenta que no hubo registro de su señal de AIS hasta que se encontraba a unas 40 MN del puerto, donde permaneció apenas seis horas. En esa oportunidad, desembarcó a otro tripulante enfermo. Finalmente, el 25 junio, regresó al Callao por tercera vez en el transcurso de seis meses. De nuevo lo hizo furtivamente, sin haber registro de su señal de AIS hasta que estuvo a apenas 10 MN del puerto, al cual ingresó de madrugada. CALAMASUR detectó su presencia e ITF alertó a las autoridades y solicitó comprobación de la lista de tripulantes en relación a muertes o lesiones, en procura de los restos de K.L. Pero ello no ocurrió, el LU RONG YUAN YU 609 venía a desembarcar a un tripulante con fiebre para que recibiera asistencia médica, y además, a otro fallecido.

El cuerpo a desembarcar era el del jefe de máquinas, un ciudadano chino de 56 años. El capitán informó a la Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI) que éste había sufrido una caída accidental durante las operaciones de faena; que producto de ese golpe comenzó a toser muy seguido y que dos días antes del arribo al Callao en medio de una tos fuerte y constante que llevó a sus compañeros a pedir auxilio e intentar asistirlo, falleció.

Dada la solicitud de ITF y la situación constatada a bordo, la autoridad marítima impidió al buque zarpar para dar lugar a la investigación policial por un presunto delito de homicidio. Además, la Superintendencia Nacional de Fiscalización Laboral (SUNAFIL) realizó una inspección de la nave, la cual fue confirmada por ese organismo pero, pese a haber sido pedido mediante solicitud de acceso a la información pública, su resultado no fue informado.

Por entonces, a siete meses de muerto K.L, la compañía en China confirmó que su cuerpo aún se encontraba a bordo del LU RONG YUAN YU 607. ¿Qué ocurrió en el medio? De todo menos lo que debería haber sucedido, el desembarco del cuerpo del joven pescador fallecido. Si se hubiese seguido mirando exclusivamente al 607, poco y nada de información se tendría, ya que éste continuó imperturbable en zona de pesca. Solo al indagar en otros buques de la compañía aparece el 609, sus tres ingresos a Callao, en dos de ellos sin emisión de AIS hasta encontrarse cerca del puerto, y el desembarco de tres tripulantes enfermos y otro fallecido.

En consecuencia, el 11 de julio de 2024, a los seis días de haber sido liberado el LU RONG YUAN YU 609 y zarpado de nuevo hacia la zona de pesca, el sindicato indonesio informaba a la ITF que la familia de K.L. habría logrado un acuerdo con el agente de reclutamiento en Jakarta, por el cual recibiría una compensación monetaria. No obstante, el destino final de los restos mortales no pudo ser confirmado en esta investigación.

Recuadro 1 – Uso de puerto no autorizado por calamareros chinos con antecedentes negativos

El trabajo conjunto de la Federación de Sindicatos de Trabajadores Marítimos de Indonesia, la ITF y CALAMASUR para dar con el paradero del cuerpo de K.L. motivó controles al LU RONG YUAN YU 609 por parte de las autoridades, lo que condujo a resultados inesperados. A partir de que la DICAPI impidió el zarpe de esta nave con el fin de dar con el paradero de los restos mortales del pescador indonesio e investigar la muerte de jefe de máquinas, y de que SUNAFIL realizó a la nave la única inspección laboral a un buque pesquero extranjero en los 19 meses transcurridos entre junio de 2023 y diciembre de 2024, compañías con antecedentes negativos en materia laboral y pesquera dejaron de ingresar al Callao. Pasaron a dirigirse fundamentalmente al puerto de Bayóvar, un puerto prohibido para estas embarcaciones por no ser uno de los designados por Perú ante el AMERP para el arribo de buques extranjeros ni tampoco ante la OROP-PS para barcos inscriptos en esta última organización.

El primer potero en llegar a Bayóvar tras la detención del LU RONG YUAN YU 609 en Callao fue el JIA DE 18, perteneciente a ZHOUZHAN JIADE INTERNATIONAL, otras dos de cuyas naves –JIA DE 16 y 17– habían desembarcado sendos marineros fallecidos en Perú en 2019, mientras que una tercera nave suya – JIA DE 1 – había sido denunciada por tripulantes africanos al hacer escala en el puerto de Montevideo en mayo de 2014 tras meses sometidos a esclavitud a bordo[12]. El segundo potero en entrar a Bayóvar fue el HAI FENG 1, de ZHOUSHAN WANXIN OCEAN FISH, compañía dueña de WAN XIN 38, que había desembarcado a un tripulante fallecido en Callao en 2022. Luego arribaron a Bayóvar el JIN HAI 829, nave perteneciente a ZHOUSHAN HONGPU OCEAN FISHERY, que tenía antecedentes de pesca ilegal en aguas argentinas, cuyo buque calamarero HONG PU 16 fue capturado por la Armada de ese país el 15 de mayo de 2020; y el cuarto en arribar fue el HAN YI 88, perteneciente a ZHOUSHAN HANYI DEEP-SEA, compañía que había desembarcado el 3 de julio de 2023 en Paita a un marinero con una herida cortante en la espalda, además de haber adquirido en 2024 los tres poteros con antecedentes en Uruguay que pertenecían a RONGCHENG HOMEY OCEAN FISHING (la compañía del caso de estudio 1).

Todos estos arribos a puerto no designado ocurrieron de forma excepcional autorizados por la autoridad marítima. Si bien no pudo obtenerse los fundamentos de esta medida excepcional, la misma se relacionaría con las protestas e incidentes protagonizados por pescadores artesanales paiteños molestos por un pésimo año de capturas de calamar y la presencia de poteros chinos en el puerto de Paita. Durante julio y agosto Callao casi no recibió escalas de poteros, lo que parece mostrar cómo las empresas con antecedentes negativos evitan puertos donde los controles de las autoridades aumentan.

Otros antecedentes de RONGCHENG HOMEY OCEAN FISHING

El 30 de junio de 2022, los calamareros LU RONG YUAN YU 601, 605 y 606, pertenecientes a esta compañía, ingresaron a la ZEE de Uruguay, donde permanecieron varios días a la deriva a 150 MN de la costa con persistentes intermitencias en la transmisión de sus señales de AIS y sin responder a los repetidos intentos de comunicación radial por parte de la Armada uruguaya. Tras sobrevuelos de la Aviación Naval se detectó a uno de ellos, el LU RONG YUAN YU 606, en aparente actividad de pesca, por lo que un buque de la Armada navegó a su encuentro para inspeccionarlo, negándose a ello el calamarero y navegando hacia el puerto de Montevideo.

Solo catorce horas más tarde, el LU RONG YUAN YU 606 pudo ser inspeccionado, encontrándose las bodegas de carga y las áreas de procesamiento de capturas vacías, limpias y sin evidencias de actividades de pesca o procesamiento recientes pero que, según fuentes vinculadas al procedimiento, *"presentaban un fuerte olor a líquidos de limpieza"*. Por su parte, mientras que el capitán declaró no tener carga a bordo, la agencia marítima informó a la Armada que portaba 30 toneladas de calamar pescadas en altamar en el Atlántico Sur.

Durante las inspecciones en puerto llevadas adelante por la Prefectura -autoridad marítima- y la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos (DINARA) el capitán declaró tener 12 toneladas de calamar congelado capturado en altamar. La carga se encontraba dentro de la cámara refrigerada de víveres, junto a las provisiones de a bordo, donde además se encontraron 600 kilos de pescado, presuntamente recibido del transbordo también en altamar por parte de un arrastrero.

Si bien el procedimiento realizado por las autoridades no permitió aportar pruebas suficientes de la actividad de pesca ilegal de este potero en la ZEE de Uruguay, se detectaron numerosas inconsistencias y contradicciones en la información suministrada por su capitán.

La inspección de la DINARA permitió constatar importantes irregularidades a bordo, como la ausencia de la licencia original de pesca y de despacho de la última autoridad portuaria, que en el libro de pesca no había registro de las capturas diarias ni detalles de los transbordos, entre otras. Por su parte, el sumario de la Prefectura dio cuenta del incumplimiento de normativa internacional en materia de seguridad de la navegación (Parte C, Luces y Marcas del Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes -RIPA)[13].

LU RONG YUAN YU 606 con el ancla de capa desplegada y la Armada uruguaya visita al LU RONG YUAN YU 606. Registro fotográfico de la Prefectura del Puerto de Montevideo contenido en Expediente Judicial N° 1110-2022

Tabla 1
Antecedentes de Rongcheng Homey Ocean Fishing

Nombre	Identificativos	Antecedentes
LU RONG YUAN YU 601	IMO 9847499 IRCS BZTW7 MMSI 412334074	30/5/22 Ingresa a la ZEE de Uruguay, donde permanece a la deriva, con gaps de AIS y sin responder a los llamados radiales de la Armada. 1/6/24 Cambia de nombre a HAN YI 86. Según IMO GISIS, pertenece a ZHOUSHAN HANYI DEEP-SEA desde 2017. No obstante, en dicho registro en 2022 figuraba como perteneciente a RONGCHENG HOMEY OCEAN FISHING. En IHS Maritime figura como si siempre hubiera pertenecido a ambas compañías.
LU RONG YUAN YU 605 **LU RONG YU 2885** (los dos nombres a la vez acorde registros)	IMO 9847516 IRCS BZTW8 MMSI 412334076	30/5/22 Ingresa a la ZEE de Uruguay, donde permanece a la deriva, con gaps de AIS y sin responder a los llamados radiales de la Armada. 1/6/22 La Armada de Uruguay constata marcas de nombre y señal de radio llamada no visibles en su casco y superestructura. 1/6/24 Cambia de dueño registrado a ZHOUSHAN HANYI DEEP-SEA y pasa a llamarse HAN YI 57.
LU RONG YUAN YU 606	IMO 9847528 IRCS BZTW9 MMSI 412334077	30/5/22 Ingresa a la ZEE de Uruguay, donde permanece a la deriva, en aparente actividad de pesca, con gaps de AIS y sin responder a los llamados radiales de la Armada Nacional. 3/7/22 Se resiste a ser abordado por la Armada uruguaya. 4/7/22 Durante una inspección en puerto de Montevideo la DINARA constata irregularidades en su libro registro de pesca y documentos de despacho. La Prefectura Nacional da cuenta del incumplimiento de normativa internacional. 1/6/24 Cambia de nombre a HAN YI 76 y su nombre anterior desaparece de los registros de OMI y IHS Maritime. 4/6/24 Cambia de dueño registrado a ZHOUSHAN HANYI DEEP-SEA.
LU RONG YUAN YU 607	IMO 9852834 IRCS BZTY5 MMSI 412334078	4/12/23 K.L fallece por enfermedad. Su cuerpo permanece a bordo durante meses, sin poder determinarse el destino final del mismo. La nave presenta constantes intermitencias en su señal de AIS.
LU RONG YUAN YU 608	IMO 9852846 IRCS BZTY6 MMSI 412334079	8/9/24 Desembarca en Callao tripulantes enfermos. Es el único buque registrado en la OROP-PS que en 2024 arriba a Callao sin emisión alguna de AIS durante su derrota en el Dominio Marítimo del Perú.
LU RONG YUAN YU 609	IMO 9852860 IRCS BZTY7 MMSI 412334081	9/12/23 y 31/5/24 Desembarca en Callao a dos tripulantes enfermos. 25/6/24 Desembarca en Callao a un tripulante enfermo y otro fallecido como resultado de un accidente.

CASO 2
RONGCHENG RONGYUAN FISHERY

- Número IMO de la compañía: 4178160
- Cantidad de buques: 54, 50 pesqueros y cuatro cargueros de pescado

Esta compañía de capitales privados chinos fue incluida en los reportes de compañías por Planet Tracker, Quichacha en el top 5 de las empresas pesqueras de ese país en cuanto a ingresos en 2022 por pesca de atún y calamar.

Al indagar sobre antecedentes de sus buques calamareros registrados en la OROP-PS con ingresos a puertos peruanos, se tiene al LU RONG YUAN YU 668, que fue capturado pescando ilegalmente por la Prefectura Naval Argentina en abril de 2020, luego de su ingreso a operar poco más de 3 MN dentro de la ZEE de ese país. Intentó huir de la autoridad policial y, por ello, su capitán fue procesado por el delito de desobediencia y resistencia a la autoridad, y el buque liberado a 35 días de su captura, luego de abonar alrededor de 540.000 dólares en concepto de infracción pesquera, decomiso de la carga y gastos operativos que demandó a la Prefectura Naval su captura, conducción a puerto y custodia durante su estadía. No sólo incurrió en una infracción al Régimen Federal de Pesca sino que además, con su huída hacia altamar y resistencia a ser abordado por la autoridad marítima, cometió un delito contemplado en el Código Penal argentino, lo que motivó el procesamiento del capitán.

Respecto de sus ingresos a puertos del Perú, al año siguiente, en octubre de 2021, realizó una arribada forzosa al Callao por un tripulante accidentado durante las faenas de pesca, que fue finalmente encontrado fallecido por el médico de Sanidad Marítima Internacional al momento de su visita a bordo, en el marco de un no muy claro episodio respecto al momento de ocurrencia del fallecimiento, acorde el expediente de la Capitanía de Puerto del Callao al que se tuvo acceso.

Si se eleva la escala del análisis a la empresa propietaria del buque y a otros puertos de la región, se puede determinar que en los últimos ocho años seis buques de esta compañía arribaron al puerto de Montevideo para desembarcar a otros tres tripulantes muertos, tres accidentados y tres enfermos para recibir atención médica.

El capitán del LU RONG YUAN YU 978, uno de los buques que desembarcaron tripulantes fallecidos y para su atención médica en Montevideo, fue indicado por una investigación del periodista Ian Urbina como responsable de abuso laboral y otras violaciones a los derechos humanos al mantener a un tripulante accidentado a bordo por más de cinco meses hasta su desembarco en Montevideo. Éste había sufrido una seria lesión en su espalda producto de una caída por escaleras, luego de la cual debió seguir trabajando tirando redes hasta su desmayo. Sus compañeros lo ayudaban a comer y bañarse, le costaba hablar y a menudo yacía en un charco de su propia orina. Luego de su atención médica en puerto, solo pudo volver caminar valiéndose de muletas[14].

TRIPULANTES FALLECIDOS A BORDO DE BUQUES REGISTRADOS EN LA OROP-PS[15]

Entre 2013 y 2023, 66 tripulantes de 59 buques registrados en la OROP-PS fueron desembarcados fallecidos en el puerto de Montevideo, Uruguay, en puertos del Perú y de las Islas Malvinas, o se ahogaron en el Atlántico Sudoccidental luego de caer al mar[16]. Es decir que en esos once años, a razón de un tripulante de buques registrados en la OROP-PS falleció cada dos meses y su cuerpo fue desembarcado en uno de los principales puertos de América del Sur para las flotas de pesca en aguas distantes o bien desapareció en el mar. Casi sin excepción, se trató de buques pesqueros, de los cuales la gran mayoría eran poteros (53). La mayor parte de las embarcaciones, 38 de 59, eran de bandera china. La cantidad de naves del gigante asiático aumenta a 48 de 59 si se le añaden aquellas con bandera de Taiwán Chino.

La mayoría de los tripulantes fallecidos de buques registrados en la OROP-PS eran de nacionalidad china (26), seguidos de los indonesios (20) y filipinos (6), aunque también hubo dos vietnamitas, un lituano, uno o dos portugueses[17] y ocho de nacionalidad no informada.

Según fuentes oficiales, 24 dejaron de existir debido a enfermedades, incluidos dos fallecidos por COVID-19 durante la pandemia; 18 fallecieron como consecuencia de accidentes de trabajo, incluidos nueve desaparecidos en el mar; 20 por causas que se desconoce, incluidos aquellos fallecidos por causas naturales; dos murieron a consecuencia de heridas con arma blanca y dos por ahorcamiento.

Tabla 2
Buques registrados en la OROP-PS cuyos tripulantes fallecidos fueron desembarcados en puertos de la región o desaparecieron en el mar entre 2013 y 2023

Estado del pabellón	Cantidad de buques	Tipo de buque	Cantidad de tripulantes	Nacionalidad tripulantes desembarcados fallecidos
China	38	38 poteros	41	25 CHN, 12 IND, 4 PHL
Taiwán Chino	10	10 poteros	14	5 IND, 1 CHN, 1 PHL, 1 VNM, 6 N/I
Corea	8	5 poteros y 3 arrastreros	8	3 IND, 1 KOR, 1 PHL, 1 VNM, 2 N/I
Portugal	2	1 arrastrero y 1 palangrero	2	2 PRT (o 1 PRT y 1 ESP)
Lituania	1	1 reefer	1	1 LIT

Leyenda:
CHN: China, IND: Indonesia, PHL: Filipinas, KOR: Corea del Sur, VNM: Vietnam, PRT: Portugal, ESP: España, LIT: Lituania y N/I: no informados.

USO DE PUERTOS PERUANOS POR LA FLOTA REGISTRADA EN LA OROP-PS

La República de Perú cuenta con los principales puertos de escala del Océano Pacífico Sudoriental para los buques registrados en la OROP-PS. En 2020, como Estado parte del Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto (AMERP) destinadas a Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca INDNR, Perú adoptó una norma más estricta que los estándares mínimos exigidos por el Acuerdo, la cual lo convirtió en un ejemplo en la lucha contra la pesca INDNR a nivel regional e internacional. El Decreto Supremo 016-2020 PRODUCE (DS 016-2020 PR) impuso a las naves que capturan especies transzonales o transfronterizas en altamar y aspiran a usar los puertos nacionales la obligación de instalar un dispositivo peruano de VMS, denominado SISESAT. A partir de ello, al solicitar ingreso a puertos nacionales estas naves debían transmitir al centro de control nacional sus derroteros de los seis meses previos a la escala, para así verificar la legalidad de sus capturas.

El DS 016-2020 PR entró en vigencia el 28 de agosto de 2020 y tuvo una prórroga para su aplicación definitiva hasta el último día de 2020, plazo necesario para cumplir con la instalación de los dispositivos SISESAT. Sólo seis buques procedieron a su instalación. En 2021 y 2022, Callao y Chimbote, que eran los puertos más visitados por embarcaciones de la OROP-PS, presenciaron una reducción sustancial en la cantidad de arribos. El puerto de Chimbote, que había recibido más de 100 arribos de buques de la OROP-PS en 2018 y unos 130 en 2019, no registró ingresos. Por su parte, Callao, pasó de recibir 162 arribos de dichas embarcaciones en 2018 y 190 en 2019, a 12 en 2021 y 26 en 2022, siendo la principal causa para estas escalas el arribo forzoso (en cuyo caso, si está debidamente justificado, no puede negarse su ingreso)[18].

Sin embargo, todo cambió a partir de mediados de 2023. La que parecía una norma ejemplar de lucha contra la pesca INDNR quedó totalmente desvirtuada en la práctica. En el mes de junio, Callao fue testigo del aumento abrupto de las escalas de poteros chinos carentes del dispositivo SISESAT. Al menos 249 de los 295 arribos de pesqueros y cargueros registrados en la OROP-PS ocurridos en los 19 meses transcurridos entre junio de 2023 y diciembre de 2024 tuvieron por objetivo realizar cambios de tripulación (el 84%), de acuerdo con datos obtenidos del PRODUCE. El 97% de esos 295 arribos fueron de buques chinos.

RECUADRO 2 – Decreto Supremo 014-2024 PR

El 25 de septiembre de 2024 PRODUCE aprobó esta nueva norma que explicita que los cambios de tripulación se consideran un servicio portuario, por lo que el principal argumento hasta ahora esgrimido para el ingreso de los buques de la OROP-PS sin el SISESAT perdió validez. No obstante, una disposición transitoria extendió su aplicación a los 60 días hábiles de la fecha de aprobación, esto es, hasta los últimos días de diciembre de 2024.

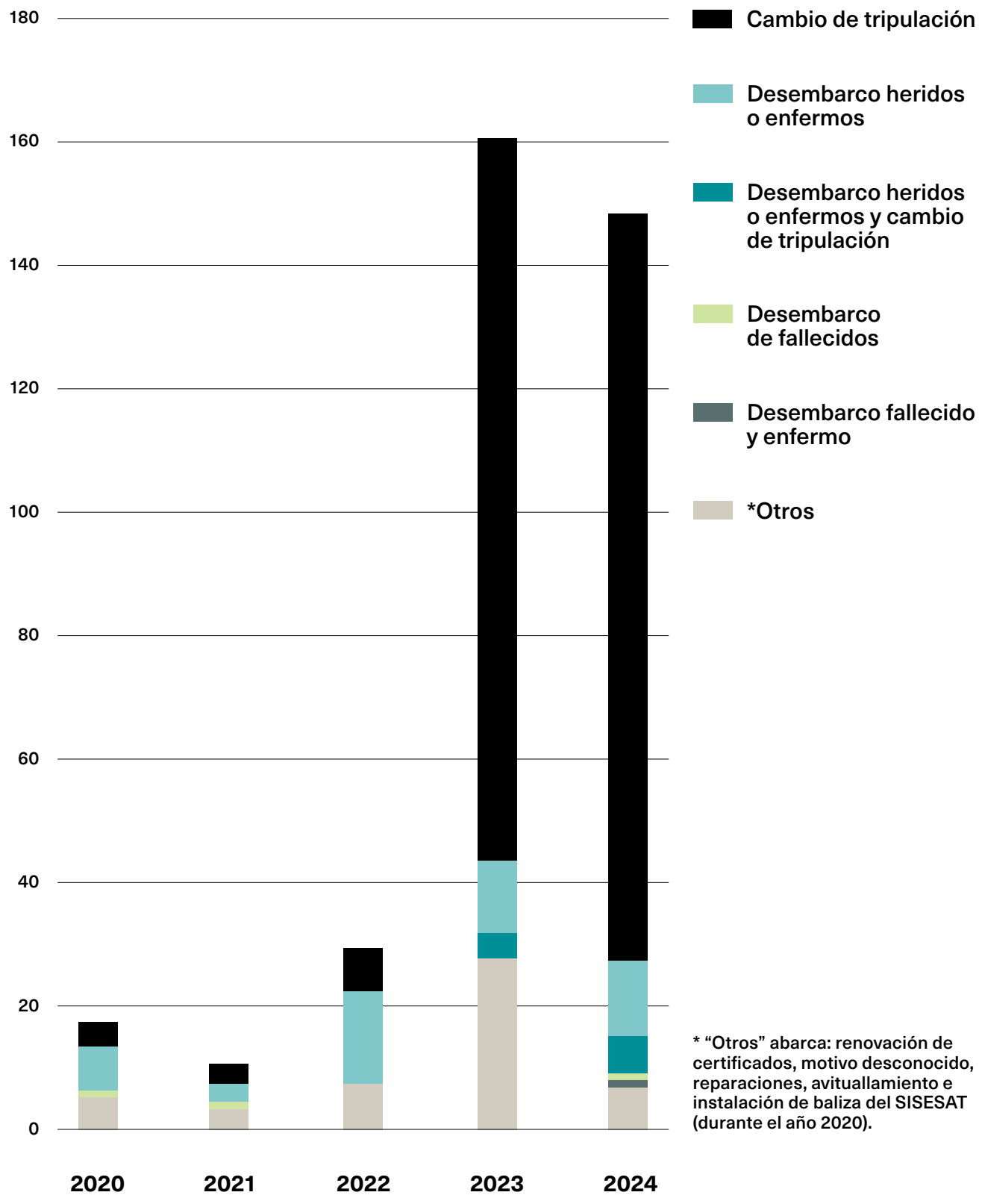
Dado que la principal causal de ingresos a puerto en el período estudiado refiere a cambios de tripulación, a través de una solicitud de acceso a la información pública se requirió a la Superintendencia Nacional de Migraciones del Perú información sobre los controles y registros migratorios que se realizan al arribo de estos buques a puerto, habiendo obtenido por respuesta que a través del Puesto de Control Migratorio – Puerto Callao se llevan adelante los controles y registran los cambios de tripulación en el Sistema Integrado de Migraciones, consignando de cada tripulante su nombre y apellido, número de pasaporte, nacionalidad, sexo, motivo del viaje, procedencia o destino, calidad migratoria y días de permanencia en el país.

En referencia a la solicitud realizada de poder contar con el listado de buques pesqueros que realizaron cambios de tripulación en Perú, de manera de contrastar esos datos con los obtenidos de los formularios de solicitud de ingreso a puerto respecto al propósito del mismo, la autoridad migratoria respondió que no cuenta con esa información en su base de datos.

A partir de la entrada en vigencia del DS 016-2020 PR el primer cambio de tripulación de un buque registrado en la OROP-PS sin contar con el dispositivo SISESAT instalado ni proceder a su instalación lo realizó el 16 de noviembre de 2020 el calamarero chino FU XIN, perteneciente entonces a la empresa RIZHAO JINGCHANG FISHERY.

Este potero daría cuenta en los años siguientes en varias oportunidades de la importancia de indagar en los antecedentes de las naves y sus compañías. Solo meses más tarde, en enero de 2021, cuando FU XIN se encontraba en tareas de pesca en el área adyacente al límite exterior de la ZEE Argentina, el capitán solicitó radialmente a la Prefectura Naval Argentina la urgente aeroevacuación de un marinero de nacionalidad china con una herida cortante en una mano. En mayo del mismo año Greenpeace publicó *Forced Labour at Sea: The case of Indonesian Migrant Fishers*, basado en reclamos de pescadores al Serikat Buruh Migran Indonesia (la Unión de Trabajadores Migrantes de Indonesia). El estudio analizaba la existencia de trabajo forzoso en buques pesqueros, uno de los cuales era el FU XIN. Entre los indicadores de trabajo forzoso de la OIT detectados a bordo del mismo se mencionaba el abuso, la vulnerabilidad, el engaño, la restricción de movimiento, violencia física y sexual, intimidación y amenazas, retención de salarios, condiciones de vida y de trabajo abusivas, y exceso de horas de trabajo.

Gráfica 1
Finalidad de las escalas en Perú de los buques registrados en la OROP-PS desde la entrada en vigencia del DS 016-2020-PR



* “Otros” abarca: renovación de certificados, motivo desconocido, reparaciones, avituallamiento e instalación de baliza del SISESAT (durante el año 2020).

Curiosamente, aunque la nave había cambiado de dueño registrado el 23 de octubre de 2023, pasando a pertenecer a ZHEIJIANG XINGWANG OCEAN, muchos de los indicadores de trabajo forzoso se mantuvieron invariables. El estudio representó un adelanto de lo que ocurriría tres años más tarde. En mayo de 2024, Jorge Moreno, Secretario de Pesca de la Unión de Trabajadores del Transporte (UTT), sindicato uruguayo afiliado a la ITF, en oportunidad de realizar visitas a buques pesqueros extranjeros en el puerto de Montevideo para repartir a los marineros folletos informativos que les explicaban sus derechos como trabajadores y entregarles de un breve cuestionario; luego de abordar el FU XIN, encontró en las respuestas al cuestionario traducido al indonesio que cuatro pescadores afirmaban necesitar ayuda. Señalaban no tener agua potable en cantidad suficiente, ni medicinas a bordo, ni tener acceso a sus pasaportes. Con la ayuda de un sacerdote indonesio de Stella Maris, agencia internacional de la Iglesia Católica, el Secretario de Pesca de la UTT pudo comunicarse con los pescadores. Éstos reclamaban sueldos impagos y sostenían ser maltratados por la oficialidad china.

Tenían contratos por dos años, llevaban siete meses trabajando a bordo y sus familias nunca habían recibido el pago de sus salarios. El acuerdo con la agencia de reclutamiento de Indonesia establecía que cobrarían 450 dólares mensuales, 400 serían enviados a su familiar apoderado y los 50 restantes se los entregaría a bordo el capitán. Además, el agente indonesio les cobraba por embarcar 1500 dólares, monto que les descontaba de los primeros cuatro meses de sueldo. Sin embargo, pasado ese período, sus familias tampoco habían recibido pago alguno, por lo que hasta el momento se debía a cada familia 1300 dólares. Los 50 dólares mensuales que tenían que abonarles a bordo, se les descontaban como pago por cigarrillos. En suma, llevaban más de medio año trabajando gratis, casi sin descanso.

Afirmaban tener jornadas laborales de entre 18 y 19 horas diarias (a pesar de que en la planilla de trabajo figuraban solo 12 horas), recibir malos tratos por parte del capitán, quien además los hacía trabajar incluso con malas condiciones hidrometeorológicas, con el consecuente riesgo implícito, sin contar siquiera con los mínimos elementos de seguridad necesarios. Debido a ello, solicitaban su desembarco y repatriación. El sindicato informó de la situación a la agencia marítima representante del buque en Uruguay, la que medió entre los tripulantes y el capitán, y éstos finalmente desistieron de su desembarco. Ello no necesariamente debe interpretarse como una solución a los problemas manifestados por los tripulantes. Habitualmente, sus condiciones de indefensión y vulnerabilidad los llevan a resignarse a la situación para evitar consecuencias peores para sí mismos o sus familias.

LOS TRABAJOS FORZOSOS Y LA EXPLOTACIÓN LABORAL A BORDO SON DELITOS QUE NO DISTINGUEN BANDERAS

En Argentina, el único caso judicializado por trata de personas con fines de explotación laboral a bordo de buques pesqueros extranjeros de aguas distantes corresponde al capitán del arrastrero español Loitador. Transcurría el mes de junio de 2017 y la Prefectura Naval Argentina, Autoridad Marítima y Servicio Guardacostas de ese país, era alertada por una emergencia sanitaria a bordo del Loitador, que operaba más allá de la ZEE argentina. La fuerza lo hizo aproximarse a la costa y procedió a aeroevacuar a un tripulante senegalés y llevarlo a tierra para su atención médica, a donde llegó en estado de coma. Una vez en el hospital de la ciudad de Puerto Deseado, la doctora que lo atendió lo recibió con un cuadro de hipotermia, deshidratación y estado de trastorno del sensorio por agotamiento psicofísico, lo que fue capaz de percibir como indicadores del trabajo forzoso al que había estado sometido y, como corresponde a una excelente y comprometida profesional de la salud, realizó la denuncia ante la justicia.

La justicia argentina enfrentó entonces un serio dilema, ya que la flota extranjera pesca más allá de aguas jurisdiccionales y no ingresa a puertos argentinos. El capitán presuntamente responsable del delito era un ciudadano español que, al momento de solicitar la aeroevacuación, se hallaba operando en altamar, espacio marítimo donde la jurisdicción sobre el buque es exclusiva de su Estado del pabellón (con algunas pocas excepciones contenidas en la CONVEMAR[19]). La situación presentaba una complejidad marcada por connotaciones interjurisdiccionales que, no obstante, no son razón para permitir que se produzcan abusos a los derechos humanos en el mar, y así lo entendió la justicia argentina. El Fiscal, Dr. Lucas Colla, motivado por lo aberrante del caso, reunió argumentos relativos a la jurisdicción y logró que la investigación prosperase. Prefectura le informó que el buque había operado en aguas de las Islas Malvinas, y acorde a la disposición transitoria primera de la Constitución Nacional Argentina:

"La Nación Argentina ratifica su legítima e imprescriptible soberanía sobre las islas Malvinas, Georgias del Sur y Sándwich del Sur y los espacios marítimos e insulares correspondientes por ser parte integrante del territorio nacional". Ergo, para la justicia resultó aplicable el sistema jurídico de ese país.

Para que un recurso prospere, un Tribunal debe tener tanto jurisdicción como competencia. El Juzgado Federal de la ciudad de Caleta Olivia se consideró competente para intervenir en la causa en la que se investiga la posible trata de personas de marineros senegaleses a bordo del Loitador (y no solo del tripulante aeroevacuado). Dispuso tomar declaración indagatoria al capitán acusado como autor del delito de *"trata de personas con fines de explotación laboral por acogimiento y recepción triplemente agravado por haber aprovechado de la situación de vulnerabilidad de las víctimas, el haber consumado dicha explotación y la pluralidad de las víctimas"*.

Luego del proceso de colaboración e integración transnacional necesario para este tipo de delitos, en diciembre de 2024 el capitán fue detenido por INTERPOL España en ese país, puesto a disposición de la justicia, y aguarda el proceso de extradición[20]. Independientemente de los resultados que se puedan obtener de la causa, nada hará mella sobre el ejemplo de estos profesionales de la medicina y de la justicia, comprometidos en la lucha contra la explotación laboral de los pescadores migrantes.

CONCLUSIONES

Las evidencias presentadas a lo largo del presente informe muestran la existencia de trabajos forzosos y otras formas de abusos laborales a bordo de los buques de pesca en aguas distantes que operan en la altamar de América del Sur. Las condiciones y el entorno particular en que estos navíos desarrollan su actividad confirman que los delitos contra los tripulantes son frecuentes, especialmente si se tiene en consideración que el número de casos denunciados o investigados es un pequeño porcentaje del total de ocurrencias, dando lugar a una invisibilidad que contribuye a la indefensión de quienes los sufren y a la impunidad de quienes los cometen.

Los casos de estudio presentados permiten demostrar que, cuando se observa y analiza a nivel de compañías y no de buques y se conjugan los antecedentes de una compañía abarcando distintas dimensiones como la pesquera, sanitaria, de seguridad de la navegación y la de las condiciones laborales y, además, se emplean datos de incidentes ocurridos en diferentes puertos y pesquerías donde operan, **es posible trazar un perfil de riesgo tanto más amplio y complejo que mirando solo a nivel de nave, desde la esfera de responsabilidad de una institución aislada, y valiéndose únicamente de los datos disponibles a nivel de país.**

Un análisis integral de riesgo previo al arribo permite a las autoridades de control anticipar, evaluar y abordar riesgos potenciales de ocurrencia de delitos en el ámbito laboral, con identificación de aquellas compañías cuyos buques cuentan con antecedentes de fallecimientos y accidentes, denuncias por trata de personas o trabajos forzosos y actividades ilegales en diferentes puertos y pesquerías, conductas y derrotas sospechosas o reporte parcial de AIS en aguas jurisdiccionales, entre otros. **Una inspección a tiempo (en materia migratoria, laboral, sanitaria, de seguridad de la navegación) por funcionarios de control con acceso a un perfil de riesgo de la nave y capacidad de detectar indicadores de estos delitos puede hacer la diferencia entre su interrupción o dejar que se sigan cometiendo.**

Es imprescindible asociar buques con personas, ya sean físicas o jurídicas, dado que los buques no se llevan a los tribunales sino las personas vinculadas a ellos y sus actividades ilegales. En esta tarea es fundamental la labor, cooperación e intercambio de información interagencial entre las autoridades de control de los países de la región y el mundo, así como de dichas autoridades con organizaciones de la sociedad civil y organismos internacionales con injerencia en la actividad de estas flotas.

Aunque a simple vista se podría suponer que los accidentes, enfermedades y fallecimientos constatados son algo normal en una actividad de alto riesgo, cuando se examinan ciertos casos y compañías en mayor detalle, se percibe que éstos son en muchas ocasiones atribuibles a la mala gestión de las empresas pesqueras y sus capitanes para cumplir con su responsabilidad de respetar los derechos humanos en sus buques. Como afirma la OIT: *"Los derechos laborales son derechos humanos y, por tanto, un componente fundamental de cualquier proceso de debida diligencia"*[21].

Resulta una postura demasiado desesperanzadora y conformista pensar que nada puede hacerse para mejorar la situación de los pescadores que trabajan en las flotas de pesca en aguas distantes. La suma de acciones individuales hacia el objetivo común de ayudarlos puede llevar a resultados inesperados y revelar, ante la vista del observador atento e informado, una oscura realidad. Casos como la denuncia de una

doctora en Argentina por trata de personas a partir de la situación que constató en su paciente y el tesón del fiscal de la causa para lograr determinar la jurisdicción de la justicia argentina para actuar y que ésta se considere competente para poder juzgar al capitán, o el trabajo conjunto de organizaciones de la sociedad civil para dar con el paradero del cuerpo del pescador indonesio, o la labor diaria del Secretario de Pesca del sindicato UTT y un sacerdote de Stella Maris en el puerto de Montevideo, demuestran el potencial del ejercicio conjunto de la responsabilidad de ayudar. Aunque las posibilidades de fracasar en la misión estén siempre a la orden del día, existen caminos que es posible explorar, imitar, desarrollar y fortalecer para, mediante la cooperación entre diversos actores, intentar poner freno a los abusos y la impunidad imperante en la altamar de América del Sur.

No cabe duda de que tanto las empresas como los Estados de bandera son los responsables primarios y la realidad demuestra que están lejos de cumplir con las exigencias y compromisos internacionales en materia de derechos humanos. Sin embargo, también la comunidad internacional es responsable por haber fallado hasta ahora en reunir la voluntad necesaria para atacar con fuerza el problema.

No obstante, existen indicios de que esta realidad podría estar cambiando. La Comisión de Pesca del Pacífico Occidental y Central (WCPFC) adoptó en 2024 una Medida de Conservación y Ordenación (CMM) jurídicamente vinculante sobre estándares laborales para las tripulaciones de los buques pesqueros, que entrará en vigencia en 2028[22]. Esta CMM es la primera jurídicamente vinculante adoptada por una OROP para garantizar la seguridad y dignidad de los tripulantes, sentando además un precedente para que otras organizaciones de este tipo adopten medidas similares.

En esta línea de trabajo, en el marco de la 13ª reunión de la Comisión de la OROP-PS, que tendrá lugar en Santiago de Chile entre el 17 y 21 de febrero, la Delegación de Nueva Zelanda ha presentado una propuesta de CMM prácticamente idéntica a la de la WCPFC[23]. El objetivo de la misma es mejorar las condiciones de trabajo y reducir las violaciones de los derechos laborales en los buques pesqueros de la zona del Convenio de la OROP-PS mediante la aplicación de normas laborales claras y obligaciones acordadas que los miembros de la Organización y las Partes no contratantes colaboradoras (CNCP) deben hacer cumplir a los buques autorizados a faenar en la zona del Convenio. Esta propuesta tiende a garantizar el cumplimiento por los propietarios y operadores de buques pesqueros de normas mínimas de trabajo a bordo y medidas acordadas en caso de trabajo forzoso y obligatorio y otros malos tratos, medidas en caso de muerte, enfermedad, desaparición o caída al mar de un miembro de la tripulación y requisitos de información sobre la aplicación de estas medidas.

Su aprobación podría significar un cambio sustancial en las reglas de juego para las empresas cuyas naves operan en el área del Convenio y constituir el comienzo de un trato más justo y humanitario hacia los pescadores que trabajan en aguas de la OROP-PS.

NOTAS FINALES

01. De acuerdo con el *Manual para Profesionales de la Justicia Penal del Programa Mundial contra la Delincuencia Marítima* - UNODC (Viena, 2020), por crimen marítimo se entiende a toda conducta perpetrada en el mar en su totalidad o en parte y que está prohibida en virtud del derecho nacional o internacional aplicable.

02. El Convenio N° 29 de la OIT (1930) define al trabajo forzoso como: *"todo trabajo o servicio exigido a un individuo bajo la amenaza de una pena cualquiera y para el cual dicho individuo no se ofrece voluntariamente"*

03. Para este estudio, hemos seguido la convención de nomenclatura para las 'Islas Malvinas (Falkland Islands)' recomendada en la Directiva Editorial pertinente de la Secretaría de las Naciones Unidas para documentos preparados en español. Esto no implica ninguna posición sobre la disputa de soberanía sobre las islas.

04. FAO (2020) *The State of World Fisheries and Aquaculture 2020: Sustainability in action*. Rome. DOI: https://doi.org/10.4060/ca9229en

05. OIT (2013) *Caught at Sea: Forced Labour and Trafficking in Fisheries.* International Labour Office, Special Action Programme to Combat Forced Labour (DECLARATION/SAP-FL), Sectoral Activities Department (SECTOR).

06. Selig, E.R., Nakayama, S., Wabnitz, C.C.C., Österblom, H., Spijkers J., Miller, N.A., Bebbington, J. & Decker Sparks, J.L. (2022) *Revealing Global Risks of Labor Abuse and Illegal, Unreported, and Unregulated Fishing*. Nature Communications.

07. Bukharin, Irina (2020) *Safe Harbour: Port Prevalence in Cases of Forced Labour in Fishing*. C4ADS.

08. Mackay, M., Hardesty, B.D., and Wilcox, C. (2020) *The Intersection Between Illegal Fishing, Crimes at Sea, and Social Well-Being*. Front. Mar. Sci. 7:589000. doi: 10.3389/fmars.2020.589000

09. Blaha, Francisco (Febrero de 2023) Decent Labour Standards on Tuna Fishing Vessels: Too Much to Ask? INFOFISH International. P. 46-52 www.infofish.org

10. Planet Tracker (Julio de 2024) *Fishful Thinking: Solving China's distant-water challenges*.

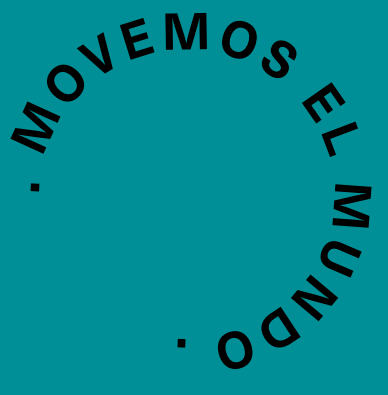
11. https://ladiaria.com.uy/articulo/2014/5/28-tripulantes-de-origen-africano-desembarcaron-en-montevideo-de-un-barco-chino-y-denuncian-maltrato-fisico-y-psicologico/?display=amp

12. Sala, E., Mayorga, J., Costello, C., Kroodsma, D., Palomares, M.D.L., Pauly, D., Sumaila, U.R., Zeller, D. (2018) The economics of fishing the high seas. Science Advances.

13. Según el expediente de la investigación judicial obtenido mediante solicitud de acceso a la información pública.

14. Urbina, I. (16 de octubre de 2023) The Crimes behind the seafood you eat. *The New Yorker*. https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat
15. En el presente capítulo por “buques registrados en la OROP-PS” se entiende aquellas naves que figuran en el registro de buques de dicha organización, ya sea porque se encuentran actualmente autorizadas a operar en sus aguas o porque lo estuvieron en el pasado, y con independencia de si estaban o no autorizadas a pescar en ellas cuando generaron los antecedentes de desembarque de fallecidos.
16. La información respecto a los tripulantes fallecidos fue obtenida de las siguientes fuentes oficiales: Dirección General de Capitanías y Guardacostas del Perú, Armada de Uruguay, Autoridad Marítima de Islas Malvinas/Falkland Islands, Prefectura Naval Argentina y Ministerio de la Producción del Perú.
17. Por divergencias en los datos obtenidos de distintas autoridades competentes respecto a la nacionalidad de uno de los fallecidos.
18. Goldaracena, S. (22 de diciembre de 2023) Perú: Estado parte aparenta incumplir obligaciones del AMERP. *Fish Information & Services (FIS)*. https://seafood.media/fis/worldnews/worldnews.asp?monthyear=12-2023&day=22&id=127735&l=s&ndb=1&df=0
19. CONVEMAR, Artículo 110: Derecho de Visita.
20. Noticias del Ministerio Público y Fiscal Argentino (27 de enero de 2025) https://www.fiscales.gob.ar/trata/detuvieron-en-espana-al-capitan-de-un-buque-pesquero-requerido-por-trata-de-personas-contra-marineros-senegaleses-de-su-tripulacion/
21. OIT (2023) Las empresas y la dimensión laboral de la debida diligencia en materia de derechos humanos. https://www.ilo.org/es/resource/las-empresas-y-la-Dimension-laboral-de-la-debida-diligencia-en-materia-de
22. WCPFC 2024-04 - PROVISIONAL Medida de Conservación y Ordenación para estándares laborales de las tripulaciones. https://cmm.wcpfc.int/measure/cmm-2024-04
23. OROP-PS PROP 17. Propuesta de Nueva Zelanda para una nueva CMM sobre estándares laborales de las tripulaciones. https://www.sprfmo.int/assets/Meetings/01-COMM/13th-Commission-2025/Proposals/COMM13-Prop17-Proposal-for-a-new-CMM-on-Crew-Labour-Standards-NZL.docx

WWW.ITFGLOBAL.ORG



INTERNATIONAL
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION