

Pesca ilegal y condiciones laborales.

El reto global que golpea África

Equipo técnico de la revista Ecología Política

La pesca IUU (ilegal, no regulada y no registrada) o pesca «pirata» está expoliando los stocks marinos, destruyendo los ecosistemas marinos y robando los recursos de los colectivos y países más pobres del planeta. La pesca IUU (en Español INDR) engloba el conjunto de actividades pesqueras que incumplen las legislaciones nacionales e internacionales de pesca, como por ejemplo, entre otras, el uso de artes de pesca prohibidas, la pesca de especies protegidas, pescar en zonas protegidas o reservas marinas cuando esta actividad está prohibida, o pescar sin licencia. Las embarcaciones que realizan pesca IUU disminuyen costes y maximizan los beneficios a través de multitud de mecanismos, incluyendo el uso de las Banderas de Conveniencia como sistema para evitar todo tipo de control y las consecuentes penalizaciones derivadas de sus actuaciones fraudulentas.¹

A escala global la pesca pirata supone entre 11 y 26 millones de toneladas anuales, valoradas entre 10 y 23,5 mil millones de dólares anuales. Es una actividad muy rentable, que se ve impulsada por la gran demanda mundial de productos pesqueros que está llevando al límite los recursos marinos. Los impactos derivados de este tipo de actividades son ambientales, sociales y económicos, y se concentran de manera desproporcionada en los países en desarrollo donde muchas de las actividades de pesca ilegal tienen

lugar, aprovechándose de la escasa capacidad de control de estos países.

El trabajo de pescador en cualquier tipo de embarcación es duro y en muchas ocasiones implica riesgos, por ello se considera uno de los trabajos con más riesgos laborales en el mundo. Sin embargo, a los riesgos intrínsecos derivados de las condiciones ambientales y de la pesca en sí misma, en algunas embarcaciones de pesca industrial se dan casos vergonzosos de abuso en las condiciones laborales. En particular la pesca pirata se caracteriza, en muchas ocasiones, por llevarse a cabo con unas condiciones de trabajo pésimas.

Los abusos, y en muchas ocasiones trato ilegal, a los trabajadores en las embarcaciones de pesca IUU incluyen entre otros aspectos: la explotación financiera, deficiencias importantes en el cuidado a la salud, malas condiciones de alimentación y reposo, insuficientes medidas de seguridad en las embarcaciones, abusos físicos y verbales,

¹ La mayor parte de la información utilizada para este artículo ha sido obtenida del informe «All at sea. The abuse of human rights aboard illegal fishing vessels» publicado en 2010 por la Environmental Justice Foundation. UK. 25 pp.

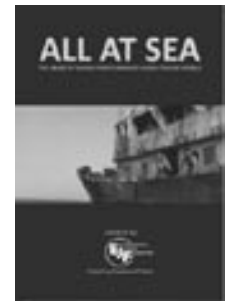
encierro en las embarcaciones, e incluso abandono de la tripulación. Los peores casos cumplen la definición de la Organización Internacional del Trabajo de trabajo esclavo, incluyendo el confinamiento físico de los trabajadores, la retención de la documentación personal, y el no pago de nóminas. Están documentados numerosos casos en los que a la tripulación de barcos de pesca IUU se les ha pegado, golpeado con barras de metal, impedido dormir, encarcelado sin agua y comida, y se le ha sido obligado a continuar trabajando incluso estando herida; los peores casos incluyen la muerte.

También es común el incumplimiento de los compromisos de pago, y la aplicación abusiva de «tarifas de gestión» y su retención en el momento del pago del sueldo. Los trabajadores en el ámbito de la pesca IUU en ocasiones pueden llegar a pagar como «tarifa» el equivalente a varios meses de trabajo, e incluso en ocasiones se ha dado el caso de trabajadores que han trabajado sin recibir pagos durante años.

La falta de voluntad de la comunidad internacional para ratificar y hacer cumplir algunos mecanismos diseñados para establecer unas condiciones mínimas de seguridad en las embarcaciones, combinado con el bajo nivel de cumplimiento de las regulaciones existentes por parte de determinados países, permite a los propietarios de las embarcaciones la degradación de los buques y que estos tengan importantes deficiencias en los sistemas de seguridad.

Por otra parte el uso de banderas de conveniencia, por parte de las embarcaciones que llevan a cabo pesca IUU, ha sido identificado como un mecanismo particularmente perverso. Determinados países no disponen de capacidad y/o deseo de aplicar las legislaciones laborales en las embarcaciones que llevan su bandera, y facilitan así las acciones de pesca IUU al minimizarse el riesgo de detección y castigo. El cambio de bandera a estos países es muy simple, rápido y barato, por lo que las embarcaciones piratas cambian constantemente de nombre y bandera dificultándose por tanto la labor de las autoridades.

El informe «*All at sea. The abuse of human rights aboard illegal fishing vessels*» publicado este año 2010 por la Environmental Justice Foundation denuncia todos los elementos anteriores a través de diversos casos de estudio en Sierra Leona y Guinea principalmente. Constituye una excelente introducción a esta temática y un claro llamado a la acción internacional.



En relación a la pesca IUU española en él se recoge únicamente el caso de la embarcación *Amur*, que se hundió en aguas sub-Antárticas el año 2000 cuando pescaba ilegalmente Patagonian Toothfish (Chilean Sea Bass). Murieron 14 tripulantes. Los trabajadores no tenían contratos legales ni seguro, los equipos de salvamiento no funcionaban y las

vías de escape estaban bloqueadas. Pese a tener bandera de Conveniencia de Sao Tome y Príncipe, el barco era propiedad de empresarios Gallegos.

Desgraciadamente no es ni mucho menos el único caso de pesca IUU donde están involucrados actores españoles, algunos ejemplos se pueden ver en la tabla 1.

Tabla 1

Selección de empresas españolas propietarias de embarcaciones denunciadas por pesca IUU

Empresa	Entidad denunciante	Embarcación asociada	Zona de la actividad ilegal
Albacora, S.A. (GRUPO ALBACORA)	Lista negra de Greenpeace	Guayatuna Dos (bandera de Ecuador)	Pesca ilegal en la zona exclusiva de Kiribati
Calvo Pesca, S.A.	Lista negra de Greenpeace	Montecruz (bandera de Panamá) y Montelucia (bandera de El Salvador)	Pesca y traspaso ilegal en la zona WCPFC19
Conservas Garavilla, S.A.	Lista negra de Greenpeace	San Andrés (bandera de Ecuador)	Pesca ilegal en la zona exclusiva de Jarvis Island
DN Juan A Argibay Perez	Lista Oficial: CCAMLR	Constant (Guinea Ecuatorial)	CCAMLR Area
Grupo Oya Perez SL	Lista negra de Greenpeace y listas oficiales: CCAMLR	Limpopo (bandera desconocida, antes Togo, Gana y Seychelles) Lootus II (bandera de Estonia) Madrus (bandera de Estonia)	Limpopo: Pesca en Zona Antártica internacional Lootus II: Información falsa de pesca en zona Atlántica Madrus: etiquetado ilegal
Grupo Segade	Lista Oficial: NEAFC	Gorilero (bandera de Sierra Leone)	Pesca ilegal en la zona NEAFC
Infico Ltd.	Lista Oficial: ICCAT	Across No 2 (bandera de Guinea)	Mediterráneo
Jose Argibay Perez	Lista Oficial: CCAMLR	Thor 33 (bandera de la República Democrática de Corea)	Pesca en zona no autorizada. División 58
Jose Manuel Salgueiro	Lista Oficial: CCAMLR	Comet (bandera de Togo) Rex (bandera de Togo)	Pesca en zona no autorizada: división 58.4.3B Pesca en zona no autorizada: división 58.4.3b
Pesquera Vibu SL	Lista Oficial: CCAMLR	Bigaro (bandera de Togo)	Pesca en Zona Antártica internacional
Redfin Investments SA	Lista Oficial: NEAFC	Alborán II (Bandera de Panamá)	

Fuente: Greenpeace International Black List web: <http://blacklist.greenpeace.org/>

El caso más emblemático es el de Antonio Vidal Pego, armador gallego de 33 años, que fue el primer pirata pesquero condenado por un tribunal de Estados Unidos por intentar vender en EEUU 26 toneladas de merluza negra capturada ilegalmente en aguas del Atlántico sur. La pesca fue realizada a través de una embarcación propiedad de la empresa Filadur creada por él en Uruguay. El padre

de Antonio Vidal Pego, Antonio Vidal Suárez es a su vez propietario de *Vidal Armadores*, empresa sobre la que pesan desde hace años múltiples acusaciones y condenas por pesca IUU. Lamentablemente *Vidal Armadores* sigue siendo subvencionada por el propio Gobierno Español con más de 4,5 millones de euros en el periodo 2003-2006.