



Universidad de Valladolid

Facultad de Derecho

Grado en DERECHO

**LA PROTECCIÓN DE LOS
DERECHOS HUMANOS EN EL MAR**

Autor:

Isabel García del Amo

Tutor:

Enrique Jesús Martínez Pérez

Julio 2022

LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR

PROTECTION OF HUMAN RIGHTS AT SEA

RESUMEN: La situación que padecen muchos trabajadores enrolados en tripulaciones de barcos que se ocupan del comercio marítimo y pesca comercial internacional merece ser analizada porque se ha puesto de manifiesto que, en no pocas ocasiones, las condiciones en las que desempeñan dicho trabajo constituyen una vulneración de derechos humanos. El objetivo de este trabajo es precisamente, a partir de una serie de casos acontecidos, analizar qué derechos humanos se ven afectados, qué normativa existe y cuáles serían las posibles soluciones para reparar y proteger los derechos de estos trabajadores.

ABSTRACT: The situation suffered by many workers enrolled in the crews of ships that deal with maritime trade and international commercial fishing deserves to be analysed as it has become clear that, on numerous occasions, the conditions in which they carry out said work constitute a violation of human rights. The objective of this work is, precisely, to analyse which human rights are affected, what regulations exist and what would be the possible solutions to repair and protect the rights of these workers based on a series of cases that have occurred.

PALABRAS CLAVE: derechos humanos, comercio marítimo internacional, derechos de los trabajadores del mar, pesca comercial.

KEY WORDS: human rights, international maritime trade, rights of sea workers, commercial fishing.

ÍNDICE

Contenido

| | |
|--|----|
| LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR..... | 0 |
| PROTECTION OF HUMAN RIGHTS AT SEA..... | 0 |
| INTRODUCCIÓN | 3 |
| OBJETIVOS y METODOLOGÍA..... | 4 |
| 1. LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR | 6 |
| 1.1 Conceptualización y aspectos clave | 6 |
| 1.2 La Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar (2022) | 7 |
| 2. MARCO NORMATIVO | 16 |
| 2.1 Declaración Universal de Derechos Humanos..... | 16 |
| 2.2 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982) | 16 |
| 2.3 Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (núm. 186) y Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188) de la Organización Internacional del Trabajo.... | 19 |
| 2.4 Convenios de la Organización Marítima Internacional..... | 21 |
| 2.5. Diligencia debida | 22 |
| 3. ESTUDIO DE CASOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS EN EL MAR. | 23 |
| 3.1 Caso Sajo Oyang Corporation..... | 24 |
| 3.2 Caso MV Gulf Sky | 35 |
| 4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS EN LOS CASOS SAJO OYANG CORPORATION Y MV GULF SKY. | 40 |
| 4.1 Caso Sajo Oyang Corporation..... | 40 |
| 5. CONCLUSIONES..... | 46 |
| 6. BIBLIOGRAFÍA..... | 48 |

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar

DUDH: Declaración Universal de Derechos Humanos

HRAS: ONG Human Rights at Sea

OIT : Organización Internacional del Trabajo

ONU: Organización de Naciones Unidas

OMI: Organización Marítima Internacional

PICESC: Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales

PIDCP: Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos

SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar

STCW Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar

INTRODUCCIÓN

La defensa de los derechos humanos en distintos ámbitos se ve incrementada progresivamente debido a la puesta en marcha de diversas regulaciones y una mayor constatación por parte del tejido sociopolítico de su importancia clave. Sin embargo, hay un ámbito en el que esta protección de los derechos humanos aún no se ha materializado, como es el espacio marítimo y, por consiguiente, todos los sujetos que participan en él. Teniendo en cuenta que se trata de un entorno falto de instrumentos legales que permitan la implementación eficaz de esta protección y, asimismo, constatada una ausencia de conciencia y alerta sobre la trascendencia del entorno marítimo para el desarrollo de la vida de las personas, cabe proceder a una revisión de las reiteradas vulneraciones que se producen sobre los derechos humanos de las personas que efectúan actividades en el mismo. Especialmente, mas no exclusivamente, en aquellas de carácter comercial que implican una especial incidencia en la esfera de derechos de los sujetos, en tanto se amenaza no solo su subsistencia y perspectivas laborales, por una parte, sino también su integridad y salud, por otra.

Tal revisión ha de implicar no solo un estudio de casos ya planteados ante instancias internacionales y tribunales sino, además, una descripción del paradigma de los derechos humanos en el mar, los cuales se sustentan ya en normativas y leyes a las que se hará referencia, tanto nacionales como internacionales, así como las especialidades de estas atendiendo al carácter distintivo del ámbito del mar.

Sin embargo, ello no supone la cobertura y protección debida de estos derechos humanos, como así lo refleja la necesidad de redactar un documento tal como la Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar, la cual se trata de una declaración sin precedentes sustentada principalmente en la necesidad de reforzar y confirmar que los derechos humanos se aplican en el mar del mismo modo que en los espacios terrestres. Con ella se da una respuesta al abuso sistemático y continuo de los derechos humanos en el mar y por ello se hará referencia a esta Declaración a lo largo del presente trabajo, al configurarse a su vez como guía práctica para los Estados en el cumplimiento de las obligaciones que les corresponden acorde al Derecho Internacional de los Derechos Humanos.

En definitiva, el hecho de que exista legislación específica para los sucesos y circunstancias propios del ámbito del mar ya es indicativo de la singularidad que este entorno supone para el desarrollo jurídico y la protección de los derechos de los sujetos

intervinientes. Este es el sentido de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982. Asimismo, la observancia del Derecho Internacional de los Derechos Humanos no supone una menor complejidad en la protección de los derechos humanos en el mar pues este último aspecto suele ir ligado a la sujeción del Estado, concerniente al sujeto, a determinados Acuerdos y/o Convenios que exijan dicha observancia de los derechos humanos. Ahora bien, en el mar la depuración de responsabilidades, como se irá comprobando, es altamente dificultosa.

Si bien, con todo ello, no ha de olvidarse en ningún caso que según la estimación de estudios y expertos, así como de la ONG de referencia en la lucha por la eliminación del abuso de los Derechos humanos en el mar, HRAS (Human Rights at Sea), es que 30 millones de personas desarrollan su vida en el ámbito marítimo, hombres, mujeres y niños por igual. Son, por tanto, 30 millones de individuos cuyos derechos humanos se encuentran en juego y en riesgo extremo.

OBJETIVOS y METODOLOGÍA

Objetivos generales:

- Examinar el carácter especial y distintivo del Derecho Marítimo Internacional
- Determinar la legislación aplicable en materia de derechos humanos al ámbito marítimo

Objetivos específicos:

- Valorar mediante el estudio de casos el alcance de la eficacia de los instrumentos legales y normativos en la protección de los derechos humanos de los individuos en el mar
- Presentar la Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar como instrumento específico en desarrollo para la protección de los derechos humanos en el mar.
- Proponer vías de actuación para la defensa, protección y garantía de los derechos humanos en el mar.

Se ha optado por una metodología analítica, ya que se parte de una recopilación de la normativa existente y una vez analizada, se procede a estudiar una serie de casos de especial importancia en los que se manifiestan los principales problemas implicados en cuanto a vulneración de derechos humanos se refiere. A partir de ahí se extraen una serie de conclusiones, a modo de propuestas por las que se podría transitar para proteger los derechos humanos de quienes se integran en las tripulaciones de barcos de pesca internacional, principalmente.

1. LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MAR

1.1 Conceptualización y aspectos clave

Al tratarse el presente trabajo de un estudio con enfoque en derechos humanos prima ante todo reafirmar que estos derechos son aquellos inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de raza, sexo, nacionalidad, origen étnico, lengua, religión o cualquier otra condición. Y estos derechos se configuran, a su vez, en múltiples aspectos clave para la vida de las personas, desde el derecho a la vida y a la libertad, como el derecho a no estar sometido ni a esclavitud ni a torturas, también la libertad de opinión y de expresión, el derecho a la educación, al trabajo y otros muchos más¹.

Se hará referencia también a la base normativa de estos derechos, la cual es principalmente la Declaración Universal de los Derechos Humanos, aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1948. Asimismo, y dada la fecha en que esta Declaración entra en funcionamiento, se hace notar que los derechos recogidos en ella se han ido ampliando, consolidando, evolucionando con el paso del tiempo. Esto es manifiesto especialmente en las normas específicas relacionadas con las mujeres, los niños las personas con discapacidad, las minorías y otros grupos vulnerables.

En el caso los derechos humanos en el mar, la ampliación y evolución de los derechos humanos es necesaria puesto que las personas que desarrollan su vida en este ámbito son, como se demostrará, vulnerables.

El otro eje principal que vertebra ese trabajo es la especialidad de la materia sobre la que se da el estudio de los derechos humanos, esto es, el mar. Es sencillo creer, con los ojos y mentalidad de una vida desarrollada en tierra, que somos conocedores de lo que supone el ámbito marítimo, de su realidad. Sin embargo, el mar, por definición comienza donde termina la tierra, mas no todas las aguas, no todos los espacios marítimos tienen la misma consideración. En ese trabajo generalmente se hace referencia a hechos y circunstancias que acontecieron en Alta mar; y es preciso establecer esta primera y clara distinción en tanto que aquello que sucede en Alta mar no va a tener ni la cobertura ni va a encontrar responsables en las mismas figuras que aquello que suceda, por ejemplo, en el

¹ Véase Naciones Unidas “Desafíos Globales: Derechos humanos” [En línea] Disponible en <https://www.un.org/es/global-issues/human-rights> [Consultado el 11/06/2022]

mar territorial (12 millas de distancia desde la Línea de base en la costa). Espacio sobre el que cada país, cada Estado ribereño tiene jurisdicción y soberanía única e indiscutible. Tampoco podrán acogerse las personas envueltas en estos hechos a la especial protección que pudiera existir dentro de la Zona contigua. Y, en muchas ocasiones, estos hechos tampoco podrán circunscribirse a la Zona económica exclusiva de un determinado Estado. Con lo cual, la depuración de responsabilidades es extremadamente difícil y, por tanto, las personas desarrollando su vida en Alta mar son, por definición, vulnerables.

Es erróneo proponerse una aproximación a los derechos humanos en el mar con la mentalidad de que la actividad y la vida de las personas en él se rige por los mismos esquemas que la vida desarrollada en tierra. Al contrario, desde un punto de vista humanístico el mar y los océanos son un lugar amplio, inhóspito, salvaje y desconocido en muchos sentidos. Desde la narrativa de aventuras hasta las clásicas epopeyas, siempre se expone el mar como en el lugar en el que el hombre se enfrenta a las mayores dificultades y penosidades, con el acuciante peso que la soledad y la invisibilidad de estar en medio de la inmensidad de agua suponen. Tanto es así, que toda la normativa, todo el acervo legislativo con el que se cuenta en el ámbito del mar es de muy reciente elaboración, principalmente el siglo XX, con la incorporación posterior al Derecho nacional de los Estados. Por regla general, existe un grave desconocimiento de la realidad del día a día de las personas en el mar y, por tanto, superar el peso histórico anclado en la total libertad y ausencia de normatividad en la amplitud de la Alta mar se hace imperioso para asegurar la protección de los derechos humanos de las personas en el mar.

1.2 La Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar (2022)

La propuesta de Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar de 2022 ha sido presentada para definir y defender los derechos humanos de la población marítima mundial y de quienes circulan por los océanos y mares en todo el mundo. Desarrollada por la ONG Human Rights at Sea (HRAS), con sede en el Reino Unido, la declaración se centra en los abusos de los derechos humanos derivados de la piratería, la violencia criminal, las infracciones de los derechos laborales marítimos, el abandono de personas en el mar, la esclavitud, el tráfico de personas, el trabajo infantil y las deficiencias en materia de igualdad e inclusión. Se encuentra abierta a consulta pública hasta el 1 de septiembre de 2022, con el fin de recibir aportaciones que puedan integrar su texto con posibles mejoras.

La Declaración pretende convertirse en un instrumento eficaz ante la ausencia de cumplimiento, a juicio de los autores, tanto de la *Convención sobre el trabajo marítimo* de 2006 (MLC) como del *Convenio sobre el trabajo en la pesca*, 2007 (Convenio 188) y que sea de aplicación a las personas del mar, a los pescadores, a los trabajadores del petróleo y del gas en alta mar y a la industria del turismo y se extiende a los pasajeros, a los científicos, a los funcionarios del Estado en los buques de la marina y de la guardia costera, a los migrantes y a los refugiados y a las personas involucradas en actividades ilícitas.

Según los responsables de esta propuesta de Declaración, el entorno marítimo internacional se presenta como un marco con una regulación escasa y un tipo de actividad que fácilmente puede virar a una vulneración de derechos humanos, cuya denuncia y mucho menos su reparación está lejos de hacerse una realidad. Según manifiesta Steve Haines, partícipe de su redacción se calcula “(...) que hay unos 30 millones de hombres, mujeres y niños en el mar en cualquier momento. Todos tienen derechos humanos. Lamentablemente, la mayoría de la gente no los ve ni los piensa. Demasiado a menudo, sus derechos humanos son violados o abusados gratuitamente. Los responsables de los malos tratos a las personas vulnerables en el mar actúan con demasiada frecuencia con impunidad. El objetivo de esta declaración es proteger a las personas vulnerables y acabar con la impunidad de quienes cometen los abusos”²,

Un problema añadido es que tanto la responsabilidad como la autoridad de los Estados parecen diluirse a la hora de proteger los derechos en este ámbito, de forma que las vulneraciones e incumplimientos de derechos humanos pueden verse multiplicadas exponencialmente. Así lo expresa también Irini Papanicolopulu, “lamentablemente, las partes implicadas, ya sean Estados de pabellón, Estados costeros o Estados portuarios, no siempre responden adecuadamente, si es que responden. Las cuestiones jurisdiccionales, ciertamente complicadas, no son razón alguna para permitir que se produzcan abusos de los derechos humanos”. Por ello, la propuesta de Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar pretende generar una conciencia global y una respuesta internacional a las vulneraciones de los derechos humanos en el mar y garantizar un recurso efectivo para las víctimas, sobre todo en materia de reparación. Está estructurada en torno

²La Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar (2022)

<https://www.naucher.com/presentan-la-declaracion-de-ginebra-para-salvaguardar-los-derechos-humanos-en-el-mar/> (Acceso: 18/7/2022)

al entendimiento de que la protección de los derechos humanos en el mar se basa en cuatro principios fundamentales:

1. Los Derechos Humanos son universales; se aplican en el mar al igual que se aplican en tierra.
2. Toda persona en el mar, sin distinción, tiene derecho a los derechos humanos.
3. No existen razones específicas en el ámbito marítimo para denegar los derechos humanos en el mar.
4. Todos los Derechos Humanos establecidos bajo tratados y el derecho internacional consuetudinario deben ser respetados en el mar.

El fin de la Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar es, por tanto, presentar un recordatorio de las obligaciones legales vigentes, hacer una llamada a la conciencia global sobre los abusos de los derechos humanos en el mar, ser el origen de una intervención global concertada que proporcione una respuesta y garantizar un recurso efectivo para las víctimas de los ataques. Ello implica proporcionar a los Estados portuarios, a los Estados costeros y a los Estados de abanderamiento orientación y líneas de actuación para ampliar la protección de los derechos humanos, como vía para acabar con los abusos.

Por ejemplo, los Estados de abanderamiento están obligados a garantizar el cumplimiento de los derechos humanos a bordo. La declaración ofrece orientaciones sobre cómo debe hacerse en alta mar y en aguas territoriales. La declaración aborda el solapamiento de las obligaciones en materia de derechos humanos de los Estados de abanderamiento, los Estados portuarios y los Estados costeros y fomenta la cooperación entre estas partes.

Los principales motivos de violación de derechos humanos en el mar serían, atendiendo a los estudios y contenido de la propuesta de Declaración:

1. Violencia Criminal y Amenazas a la Vida y la Seguridad
2. Delitos sexuales

3. Esclavitud y trabajo forzoso en la industria pesquera
4. Violaciones de los derechos laborales marítimos
5. Amenazas al bienestar de la gente de mar y los trabajadores marítimos
6. Los marineros abandonados
7. Incumplimiento de los principios de igualdad e inclusión
8. Derechos de los niños
9. Flujos migratorios irregulares y mixtos y trata de personas

A los efectos de este trabajo interesa prestar especial atención a algunas de las cuestiones mencionadas:

En primer lugar, por lo que se refiere a la *Esclavitud y trabajo forzoso en la industria pesquera*, se resalta el hecho de que muchos de los miembros de las tripulaciones son captados mediante engaño, obligados a pasar largos periodos en las embarcaciones, sin remuneración o salarios precarios y en condiciones inhumanas. Si algo hace esto posible, es su invisibilidad, que hace imposible cuantificar exactamente el volumen de afectados. Estos casos de esclavitud son más frecuentes a bordo de barcos pesqueros que realizan actividades de pesca ilegal, no declarada o no reglamentada (INDNR), ya que pueden permanecer en zonas de pesca remotas durante meses o incluso años sin regresar a su puerto, con tripulaciones atrapadas a bordo y sin perspectivas de regresar a tierra firme para ir a casa y ver a sus familias.

Evidentemente no todas las empresas que realizan pesca en el ámbito internacional incurren en trata de seres humanos, pero sí se podría decir que la naturaleza de este segmento irregular de la industria es tal que incluso aquellos cuyo trabajo es remunerado y no forzado corren el riesgo de enfrentarse a condiciones degradantes e inhumanas y recibir una remuneración insuficiente mientras están en el mar. Por otro lado, el riesgo de convertirse en “desaparecidos en el mar”, también aumenta ya que no son útiles para los fines de la actividad, por ejemplo, por razones de enfermedad y sirven así como “ejemplo” a otros trabajadores.

Buena parte de este problema viene determinado porque los Estados del pabellón no son diligentes en la vigilancia y no hay esfuerzos internacionales comunes para evitarlo. De esa manera la impunidad se extiende y aquellos barcos con tripulaciones esclavas actúan sin miedo a posibles represalias.

En segundo lugar, los dos Convenios mencionados no son adecuadamente respetados, porque existen pruebas de malas condiciones de trabajo, remuneraciones insuficientes y faltas de medida de seguridad e higiene en el trabajo, sobre todo porque los Estados de pabellón y de puerto no proceden a exigir las normas en materia de derechos humanos.

En tercer lugar, y se ha visto claramente durante la pandemia de COVID-19³, las medidas que se han tomado pueden considerarse insuficientes y este hecho impacta en alto grado en la industria del transporte marítimo mundial, que se ve afectada por una atención médica inadecuada, un suministro inexistente o limitado de equipos de protección personal, la falta de asistencia de las autoridades portuarias con respecto a la sustitución de tripulaciones, la falta de controles sanitarios en los buques atracados, e incluso la falta de medidas elementales e imprescindibles en materia de logística y comunicación. Durante meses, los marineros quedaron atrapados en sus barcos, sin asistencia social y sin ninguna posibilidad de ver a sus familias, sin el apoyo moral que al final repercute en la salud mental.

Ante tales circunstancias esta Declaración marca una serie de directrices para procurar que los derechos humanos sean respetados en el mar, distinguiendo:

1. DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DEL PABELLÓN

- 1.1. Parte de la regla general, por la cual una embarcación se inscribe en el registro, que lleva la administración del país en el que está registrada la embarcación (el Estado del pabellón). Lo que atribuye al buque carácter nacional y que el Estado del pabellón ejerza su jurisdicción. Además, las personas a bordo del buque se convertirán en titulares de derechos conforme a lo dispuesto por la ley del Estado del pabellón.
- 1.2. La jurisdicción de los Estados del pabellón se extiende, en todo momento, a todas las naves que enarboles su pabellón, con independencia del lugar en que se encuentren estas naves o de las actividades que realicen, aunque estas naves también puedan estar sujetas a la jurisdicción de otros Estados.

³ MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS

<http://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Business/maritime-risks-and-hrdd.pdf> p.17. Acceso : 22/7/2022.

- 1.3. Los Estados del pabellón tienen la obligación de ejercer jurisdicción sobre los buques que enarbolan su pabellón, lo que incluye garantizar el respeto de los derechos humanos.
- 1.4. En la medida necesaria para cumplir con estas obligaciones, los Estados del pabellón deben tratar de cooperar con otros Estados, por ejemplo, solicitando al Estado del puerto o ribereño que arreste un buque por violación de las leyes o reglamentos del Estado del pabellón.

Estas obligaciones han de cumplirse en las zonas de aguas interiores y límites portuarios; aguas territoriales; en las zonas de exclusión económica y alta mar⁴.

2. DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS DEL PUERTO

- 2.1. Los buques que hacen escala en los puertos se someten automáticamente a la jurisdicción del Estado en el que se encuentra el puerto. Las obligaciones

⁴ *Aguas interiores y límites portuarios*: Sin perjuicio de las obligaciones en virtud de las cuales los Estados del pabellón ejercen jurisdicción sobre todos los buques que enarbolan su pabellón, los Estados del pabellón deben respetar la soberanía y las leyes nacionales aplicables de otros Estados cuando sus buques se encuentren en aguas interiores de éstos. Sin embargo, el Estado del pabellón no debe renunciar a su propia responsabilidad de intervenir adecuadamente en caso de violaciones de los derechos humanos en dichos buques. (...)Se considera una buena práctica que los Estados del pabellón procuren garantizar que los capitanes de todos los buques que enarbolan sus pabellones cooperen con las autoridades del Estado ribereño o rector del puerto para hacer valer los derechos del hombre a bordo de sus buques, cuando se encuentren en las aguas interiores y en el puerto. límites de otros Estados.

Aguas territoriales: Los abusos contra los derechos humanos perpetrados a bordo de los buques podrían invalidar el carácter “inocuo” de su paso por las aguas territoriales y justificar así la intervención de los Estados ribereños. Los estados del pabellón deben cooperar plenamente con los estados costeros para defender los derechos humanos a bordo de buques que transiten por sus aguas territoriales.

Zonas de exclusión económica: Los Estados del pabellón tienen la obligación de aceptar que las embarcaciones que enarbolan su pabellón y realizan actividades que caen dentro de los derechos soberanos o la jurisdicción del Estado ribereño cumplen las condiciones de la licencia relativas al respeto de los derechos humanos e impuestas por el Estado ribereño en su ZEE. Este enfoque implica, en particular, someterse a los controles del Estado ribereño destinados a garantizar el respeto de los derechos humanos. Los Estados del pabellón deben cooperar plenamente con los Estados ribereños para defender los derechos humanos a bordo de los barcos en la ZEE.

Alta mar: Los Estados del pabellón tienen la obligación de garantizar el respeto de los derechos humanos a bordo de todos los buques que enarbolan su pabellón en alta mar. Para lograrlo, es posible que el Estado del pabellón deba buscar la cooperación de otros Estados.

en materia de derechos humanos de los Estados rectores del puerto en virtud del derecho nacional e internacional aplicable son plenamente aplicables dentro de los límites portuarios. La jurisdicción del Estado del puerto y las obligaciones de derechos humanos se superponen en parte con las del Estado del pabellón de cualquier embarcación extranjera dentro de los límites del puerto.

- 2.2. Si el Estado rector del puerto descubre que se ha producido o se está cometiendo una violación de los derechos humanos a bordo de un buque extranjero que hace escala en su puerto o transita por sus aguas, debe ejercer su jurisdicción y tomar medidas para investigar y asegurar que la violación sea denunciada, a su fin o que no vuelva a suceder. Tales medidas podrían incluir la incautación del buque hasta que el propietario o el operador del buque tome sin demora las medidas necesarias para garantizar un recurso efectivo a las personas cuyos derechos han sido violados. También deben prever la imposición de sanciones, incluida la detención de las personas declaradas culpables de abusos de los derechos humanos a bordo de los buques, según lo dispuesto por la legislación penal nacional aplicable. Se alienta a los Estados del pabellón y al Estado del que son nacionales las personas del mar a que apoyen las medidas correctivas apropiadas, así como las sanciones impuestas por los Estados del puerto.

3. DIRECTRICES PARA LOS ESTADOS COSTEROS

Se trata de determinar las obligaciones que le corresponden a cada Estado tanto en sus aguas interiores, aguas territoriales y en la zona económica de exclusión ante posibles vulneraciones de derechos humanos⁵.

⁵ *Aguas interiores*: Las aguas interiores y cualquier embarcación dentro de ellas están bajo la jurisdicción del estado ribereño. La jurisdicción del Estado ribereño coexistirá con la del Estado del pabellón de cualquier embarcación extranjera presente en sus aguas interiores. Las obligaciones de derechos humanos del Estado ribereño son plenamente aplicables tanto en sus aguas interiores como en su territorio.

Aguas territoriales: Las violaciones de los derechos humanos perpetradas a bordo de una embarcación presente en aguas territoriales pueden comprometer el buen orden del Estado ribereño e invalidar la inocuidad de este derecho de paso. (...)Se alienta a los Estados a que consideren que las violaciones de los derechos humanos comprobadas o de las que se sospeche razonablemente sean incompatibles con el derecho de paso inocente, y a que ejerzan su jurisdicción sobre el buque en cuestión (deteniéndolo, abordándolo, inspeccionándolo y/o

4. DIRECTRICES PARA OTROS ESTADOS

- 4.1. Pueden surgir diversas situaciones que involucren a Estados que no son Estados del puerto, Estados ribereños o Estados del pabellón, pero que sin embargo tienen la competencia para intervenir para proteger los derechos humanos.
- 4.2. Cualquier Estado cuyos nacionales estén en el mar tiene obligaciones de derechos humanos hacia ellos, independientemente de su ubicación y circunstancias.
- 4.3. Cualquier Estado que movilice buques para llevar a cabo operaciones de intervención en el mar (incluidas las operaciones de interceptación o abordaje) tiene obligaciones de derechos humanos hacia todos los involucrados.

La Declaración señala un conjunto de derechos humanos especialmente vulnerados en el ámbito del mar:

- El derecho a la vida (Art. 3 DUDH; Art. 6 PIDCP)
- El derecho a no ser sometido a tortura (art. 5 de la DUDH; art. 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; art. 6 de la CDN)
- El principio de no devolución (art. 33 de la Convención de Refugiados)

sometiéndolo a embargo) para garantizar la protección de los derechos humanos y sancionar a los responsables de estas violaciones. (...)Un Estado ribereño debe asegurarse de que su legislación nacional, que protege los derechos humanos, también amplíe estas protecciones dentro de sus aguas territoriales, establezca medidas efectivas de cumplimiento en caso de violación de estos derechos y confiera a sus tribunales nacionales las facultades necesarias para enjuiciar los derechos humanos. abusos cometidos a bordo de buques en sus aguas territoriales.

Zona de exclusión económica. El Estado ribereño debe extender su legislación, sus procedimientos de control administrativo y la jurisdicción de sus tribunales a las violaciones de los derechos humanos cometidas a bordo de embarcaciones dedicadas a la exploración o explotación de recursos económicos en la ZEE, en islas artificiales, instalaciones y estructuras, y a bordo cualquier embarcación que realice investigaciones científicas marinas. (...)El Estado ribereño tiene derecho a expedir licencias para todas las actividades relacionadas con la explotación económica del área, incluidas la pesca, la exploración y explotación de recursos minerales y las actividades de investigación científica marina. Estas licencias comienzan a otorgarse con la condición de que, para todo tipo de embarcaciones utilizadas en la realización de la actividad licenciada, sus titulares respeten los derechos humanos. El Estado ribereño debe monitorear regularmente las embarcaciones que operan en su ZEE bajo un régimen de licencias, incluso para verificar el cumplimiento de los derechos humanos.

- El derecho a no ser sometido a esclavitud (art. 4 de la DUDH; art. 8 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos)
- El derecho a un recurso efectivo (Art. 8 DUDH; Art. 2 PIDCP)
- El derecho a la libertad (art. 3 de la DUDH; art. 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos)
- El derecho a no ser arrestado ni detenido arbitrariamente (Art. 9 DUDH; Art. 9 PIDCP)
- El derecho a la privacidad (DUHR art. 12; PIDCP art. 17; CRC art. 16)
- El derecho a la libertad de expresión (Art. 19 DUDH; Art. 19 PIDCP; Art. 13 CDN)
- El derecho a la libertad de religión (Art. 18 DUDH; Art. 18 PIDCP; Art. 14 CDN)
- El derecho de asilo (art. 14 de la DUDH)
- El derecho a la libertad de asociación (Art. 20 DUDH; Art. 22 PIDCP; Art. 15 CDN)
- El derecho a formar y afiliarse a un sindicato (art. 23 de la DUDH; art. 22 del PIDCP; art. 8 del PIDESC)
- El derecho a la vida familiar (art. 16 de la DUDH; art. 23 del PIDCP; art. 10 del PIDESC)
- Los derechos del niño (art. 24 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; CDN)
- El derecho a una remuneración justa e igualdad salarial (Art. 23 DUDH; Art. 7 ICESCR)
- El derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias (art. 23 de la DUDH; art. 7 del PIDESC; Art. 32 de la CDN)
- El derecho al descanso, el ocio y las vacaciones pagadas (art. 24 de la DUDH; art. 7 del PIDESC; art. 31 de la CDN)
- El derecho a la seguridad social (art. 22 de la DUDH; art. 9 del PIDESC; art. 26 de la CDN)
- El derecho a la educación (art. 26 DUDH; art. 13 PIDESC; art. 28 CDN)
- El derecho a la propiedad (art. 17 de la DUDH)

En definitiva esta Declaración ha de ser interpretada como una llamada a avanzar en la protección de los derechos humanos en el mar, pero mientras se espera que lleguen aportaciones y se haga realidad, ha de tenerse en cuenta todo el conjunto de normas ahora vigentes para ofrecer posibles soluciones a las circunstancias, a menudo, dramáticas que se dan en el mar.

2. MARCO NORMATIVO

2.1 Declaración Universal de Derechos Humanos

Cualquier aproximación a una materia desde un enfoque de derechos humanos, ha de comenzar por delimitar de qué forma y bajo qué marco normativo se compele a la debida observancia y respeto de estos. Pues, si bien es sabida la universalidad con que estos derechos son establecidos, ello no debe suponer un detrimento en su implementación y efectividad. De este modo la Declaración Universal de Derechos Humanos es considerada fundamento de normas internacionales sobre derechos humanos. Vio la luz y fue aprobada en 1948 y desde entonces ha servido de base para resoluciones, reglamentos, acuerdos y declaraciones posteriormente elaborados con el objetivo de cumplir con el compromiso de defender la dignidad y justicia de todos los seres humanos. Así resulta primordial este primer documento como marco global bajo el cual ha de comprenderse el contenido de este trabajo.

2.2 Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982)

Comprendida la preeminencia de la Declaración Universal de los Derechos Humanos para la materia de este trabajo ha de hacerse referencia, a su vez, a la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (en adelante CNUDM) puesto que, si la primera declaración citada sustenta todo lo referido a los derechos humanos y a su debida universalidad, la Convención, por su parte, supone la norma principal para el desarrollo de la legislación internacional en todo lo comprendido a la normativa y los derechos presentes en el ámbito del mar.

Esta Convención es adoptada en 1982 y comprende un exhaustivo régimen de ley y orden en océanos y mares, conteniendo, por tanto, las reglas que habrán de regir en todos los usos posibles de los océanos y la explotación de sus correspondientes recursos. Es primordial tener en consideración que esta Convención aúna no solo las reglas

tradicionales, costumbre, de los usos de los océanos. Sino que, por vez primera y extendida hasta nuestros días, introduce los conceptos jurídicos y regímenes novedosos que permiten el desarrollo del marco normativo de áreas específicas del Derecho del mar, en su búsqueda efectiva de la implantación de esta normativa de forma consistente y uniforme a todos los Estados.

Se designa a la División de Asuntos oceánicos y de Derecho del mar, de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas⁶, como la encargada de proporcionar información, consejo y asistencia a estos Estados. Esta Convención viene impulsada por el hecho de que previo a su existencia el mar se regía por un principio de máxima libertad que fue introducido en el siglo XVII mediante el cual se comprendía que lo acontecido en el mar se había de regir por sus propios modos, usos y costumbres y, consecuentemente, la existencia de las personas en el ámbito marítimo vendría determinada por las decisiones arbitrarias dadas por las exigentes circunstancias del mar, sin una autoridad de referencia. Todo ello debido a que, a excepción de la limitación de jurisdicción de los países sobre el mar que rodease sus costas, en el resto del mar, primaba este precepto. Sin embargo, a lo largo del siglo XX, especialmente en su segunda mitad se producirá un incremento de las explotaciones de recursos del mar, al tiempo que los Estados ribereños buscan, en sus pretensiones de dominación de cada vez mayores extensiones al mar, ampliar su soberanía sobre ellos. Y es, en este punto de la historia, en que nos hallamos, en el que la incorporación de una ordenación con vocación de principios universales sirve y se instrumentaliza para la correcta defensa de los derechos humanos.

De ahí que deba destacarse aspectos principales regulados por esta Convención y que incidirán en la protección de los derechos humanos tanto directa, como indirectamente⁷.

- Mar territorial: Es mar territorial «aquel que se extiende hasta una distancia de 12 millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde la que se mide su

⁶ División de Asuntos oceánicos y de Derecho del mar <https://www.un.org/es/depts/ola/doalos.shtml>
Acceso: 8/7/2022

⁷ Manual de Derecho del Mar, Vol. I., Ministerio de Defensa, 2016, p.37 y ss.
http://efaidnbmnnnibpcajpcgclefndmkaj/https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf. Acceso: 15/7/2022

anchura». Por otro lado, el Estado es competente a la hora de normar en “materia de defensa, orden público, sanitario, fiscal, aduanero, de navegación, contaminación marina, investigación, pesca, protección del patrimonio cultural subacuático, etc.; además, posee jurisdicción para conocer y enjuiciar hechos ocurridos en el mar territorial, salvo ciertas excepciones referidas a buques extranjeros y a sus propios tripulantes”.

- Derechos de navegación: El artículo 53 regula el Derecho de paso por las vías marítimas archipelágicas, como expresión del ejercicio de los derechos de navegación exclusivamente para los fines de tránsito ininterrumpido, rápido y sin trabas entre una parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva y otra parte de la alta mar o de una zona económica exclusiva.

- Zona Económica Exclusiva: El artículo 55, regula la denominada zona económica exclusiva que es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste, sujeta al régimen jurídico específico establecido en esta Parte, de acuerdo con el cual los derechos y la jurisdicción del Estado ribereño y los derechos y libertades de los demás Estados se rigen por las disposiciones pertinentes de esta Convención. Los derechos de soberanía y la jurisdicción del Estado ribereño o archipelágico en esta zona se limitaría a:
 - “a) La exploración, explotación, administración y conservación de los recursos y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económicas de la zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos.
 - b) El establecimiento y uso de islas artificiales, instalaciones y estructuras con finalidades económicas
 - c) La protección y preservación del medio ambiente.
 - d) La investigación científica marina”⁸

- Alta mar: Tal y como establece la Convención en su artículo 86, “Las disposiciones de esta Parte se aplican a todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas

⁸ Manual de Derecho del Mar, cit. p.118.

archipelágicas de un Estado archipelágico. Este artículo no implica limitación alguna de las libertades”. Por tanto, cabe realizar en ese espacio cualquier actividad siempre con el debido respeto a los derechos de los demás Estados y las exigencias correspondientes de seguridad.

Otros de los aspectos jurídicos primordiales aportados por la CNUDM son la creación de normas para la extensión de los derechos en la plataforma continental a 350 millas de la costa; la creación de una Autoridad Internacional de los Fondos Marinos; o la creación de mecanismos alternativos para la resolución de conflictos (la Comisión de Límites de la Plataforma Continental p.e.), así como la regulación de actividades específicas como la minería o la explotación pesquera y petrolífera.

Puede decirse que la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar es un acuerdo multilateral de carácter global que codifica de costumbres internacionales y principios positivos, con participación amplia del marco de la comunidad internacional, proporcionando a sus súbditos un tribunal especializado encargado de interpretar la Ley del Mar. La aceptación de la CNUDM por la comunidad internacional prevé la eficacia del tratado, así como la posibilidad de evolución y la consolidación de la cooperación internacional⁹.

2.3 Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (núm. 186) y Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188)¹⁰ de la Organización Internacional del Trabajo¹¹.

El denominado Convenio 188 es el texto a tomar en consideración a la hora de determinar el alcance de cómo debe adaptarse el derecho al trabajo en el sector de la

⁹ Costa de Souza, H. S. (2015) LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Y LA OBLIGACIÓN DE COOPERACIÓN Revista de la Secretaría. Tribunal Permanente de Revisión. Año 3, N° 6; Agosto 2015; p. 300-322. <http://www.revistastpr.com/index.php/rstpr/article/view/132> Acceso: 6/07/2022.

¹⁰ Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte <https://www.itfglobal.org/es/sector/fisheries/la-labor-de-la-oit-en-el-convenio-pesquero-188> Acceso: 12/7/2022.

¹¹ RECOMENDACION SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms_735576.pdf

pesca¹². Fija una serie de principios generales¹³ que deben ser seguidos por todos los Estados miembro, y que afectan según establece el artículo 2 “a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial”. Buscando ante todo, que los trabajadores disfruten de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros estableciendo una serie de requisitos mínimos para el trabajo en el buque, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social.

¹² López-Arranz, A., (2018) LOS DESAFÍOS DEL SECTOR PESQUERO Y SU TRATAMIENTO POR LA OIT, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6550621> p. 91. Acceso: 24/06/2022.

¹³ López-Arranz, A., (2018) LOS DESAFÍOS DEL SECTOR PESQUERO Y SU TRATAMIENTO POR LA OIT, p.102: “Los principios establecidos en el presente Convenio señalan que todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción⁴⁸. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio. Todo Miembro deberá: designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales. En cuanto a las responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patronos y los pescadores tienen la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio; el capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a: ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud; dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga; posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo. Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

Por su parte el Convenio sobre trabajo marítimo, en lo referente a la protección de derechos humanos se ocupa de determinar con claridad en el artículo III los siguientes:

a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva.

b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio.

c) la abolición efectiva del trabajo infantil

d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

En el artículo IV se alude a derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar, en el que una vez más, se invocan los derechos humanos básicos trabajo decente y dignas condiciones de vida a bordo, atención a la salud y protección social.

Hacer mención a estos dos documentos tenía como objetivo poner énfasis en que existe un amplio catálogo de normativa que reclama y ampara los derechos humanos de la gente de mar, que existe una normativa aplicable.

2.4 Convenios de la Organización Marítima Internacional

Dentro de este apartado se mencionan una serie de Convenios¹⁴ de contenido diverso pero que inciden no solo sobre los derechos humanos de los trabajadores del mar, constituyendo un material importante a tener en cuenta:

- Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW)
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros
- Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, enmendado
- Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (Convenio SUA)

¹⁴ Organización Marítima Internacional: [Listado de convenios de la OMI \(imo.org\)](http://www.imo.org)

- Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo de 1978 y por el Protocolo de 1997 (Convenio MARPOL)

Ha de hacerse referencia especialmente al “Convenio SOLAS, 1974, enmendado” en el que en Capítulo V dedicado a la seguridad en la navegación, una de las cuestiones a las que expresamente se alude es a la “obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de la seguridad todos los buques llevan dotación suficiente y competente”.

2.5. Diligencia debida

Si bien no es posible extenderse en este principio, sí se considera necesario mencionarlo porque del debido uso y articulación de este principio depende en buena parte la protección y garantía de los derechos humanos de la gente del mar. Nuevamente se hace mención a la situación de pandemia porque de forma expresa se elaboró una guía sobre diligencia debida para esta situación, la cual resaltaba algunos de las cuestiones que ya de por sí estaban condicionando la protección de los derechos. El hecho de que se diseñen de forma específica estas medidas pone de manifiesto el alto grado de vulnerabilidad a la que están expuestos estos trabajadores en general y más si se encuentran desempeñando esta labor en precario o en condiciones de esclavitud.

Determinar la responsabilidad tanto de los Estados parte como de las Empresas a través de este instrumento no es solo algo deseable sino que se tienen que buscar los resortes para poder establecer una obligación más estricta, condición de garantía de los derechos de los trabajadores¹⁵.

¹⁵ RESOURCES ON HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE IN THE MARITIME INDUSTRY

- Business & Human Rights Resource and Human Rights at Sea: Web Platform – Centre’s Maritime Human Rights Reporting Platform: <https://old.business-humanrights.org/en/maritime-industry-and-human-rights> .
- Danish Shipping Association: Web Platform - Navigating Human Rights: <https://www.danishshipping.dk/en/policy/menneskerettigheder/> .
- Ethical Trading Initiative (2021) Human Rights Due Diligence in Freight Supply Chains - Event Report and Videos.
- Human Rights at Sea (2016) Introduction & Commentary to the 2011 UN Guiding Principles on Business and Human Rights and their Implementation in the Maritime Environment.

3. ESTUDIO DE CASOS DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS EN EL MAR.

Los casos que a continuación se describen tienen interés para la materia que nos ocupa y para el desarrollo de este trabajo, en tanto que presentan no pocos ejemplos de las circunstancias que rodean a la vida y, en este caso, al aspecto laboral en el ámbito del mar. Estos ejemplos muestran una vulneración de los derechos humanos agudizada y, en muchos casos, provocada de forma activa y específica por la especialidad que supone el devenir del individuo en el ámbito marítimo.

<https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2015/05/HRAS-UNGP-Report-2016-low-res-dps.pdf>

- ILO (2019) Frequently Asked Questions about the Maritime Labour Convention 2006, 5th ed.
- Institute for Human Rights and Business, Danish Institute for Human Rights, Rafto Foundation for Human Rights (2019) The Ship Lifecycle: Embedding Human Rights from Shipyard to Scrapyard. https://www.ihrb.org/uploads/briefings/Ship_Lifecycle_June_19.pdf;
- Institute for Human Rights and Business, Danish Institute for Human Rights, Rafto Foundation for Human Rights (forthcoming: 2021) Ship Lifecycle Principles.

STANDARDS / GENERAL RESOURCES ON HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

- ILO (2017) Tripartite Declaration of Principles Concerning Multinational Enterprises and Social Policy (MNE Declaration), 5th ed. https://www.ilo.org/empent/areas/mne-declaration/WCMS_570332/lang-en/index.htm#:~:text=The%20Tripartite%20declaration%20of%20principles,responsible%20and%20sustainable%20workplace%20practices.
- OECD (2018) Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct <https://www.oecd.org/investment/due-diligence-guidance-for-responsible-business-conduct.htm>
- OHCHR (2011) United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights. https://www.ohchr.org/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf
- OHCHR (2012) The Corporate Responsibility to Respect Human Rights: An Interpretative Guide. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/HR.PUB.12.2_En.pdf
- OHCHR (2014) Frequently Asked Questions on the Guiding Principles on Business and Human Rights. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FAQ_PrinciplesBusinessHR.pdf
- UN Global Compact: Human Rights Self-Assessment Tool. <https://globalcompactselfassessment.org/humanrights>
- UNDP (2020) Human Rights Due Diligence and COVID-19: Rapid Self-Assessment for Business. PRACTICAL GUIDANCE. <https://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/democratic-governance/human-rights-due-diligence-and-covid-19-rapid-self-assessment-for-business.html>

Habida cuenta de que un pilar fundamental de este trabajo es hacer explícita la existencia de una especial invisibilidad de los hechos que acaecen en el entorno marítimo lo cual, por ende, dificulta la constatación de la vulneración de derechos y, por tanto, la necesidad específica de protección de los derechos en general y los derechos humanos en especial en este ámbito, es necesario partir de cuestiones y hechos tangibles, esto es, establecer un claro ejercicio de ejemplificación mediante casos que nos permitan observar en qué medida y de qué manera se produce dicha vulneración de derechos y, por tanto, comprender cuáles son los mecanismos de protección presentes y establecer, a su vez, una valoración definitiva acerca de su capacidad de dicha protección, su verdadera efectividad.

3.1 Caso Sajo Oyang Corporation. ¹⁶

De este modo, se presenta primeramente una sucesión de hechos relacionados con la empresa Sajo Oyang Corporation, de nacionalidad surcoreana. El comportamiento y las acciones reiteradas de esta empresa han supuesto en la pasada década un ejemplo extremo de las circunstancias y aspectos que inciden en la vulneración de los derechos humanos de las personas en el mar. Se establece como una ejemplificación extrema puesto que, si bien sus modos y los actos mediante los que procede no son los más frecuentes ni pueden generalizarse a la totalidad de la actividad pesquera o comercial, sí se han producido con una suerte de impunidad, al tiempo que no resultan una casuística aislada que pudiera dotarlos de excepcionalidad.

Esta empresa afincada en Corea del Sur comienza su actividad económica en el año 1969, el eje de la cual será y se mantendrá como tal en la actividad pesquera. Con el devenir de los años la empresa crece en tamaño y también en capacidad, lo que se traduce en un aumento sustancial de buques que componen su flota, de buques empleados para la captura de peces, y estos se ven multiplicados sucesivamente en número en todo el planeta. Tanto es así que en su propia página web presumen, en la actualidad, de estar presentes en los cinco océanos existentes. Sin embargo, como suele decirse coloquialmente, no es oro todo lo que reluce. Si bien pretende presentarse la empresa como pionera y promotora de la pesca de altura en combinación con la comercialización de productos diversos de pescado

¹⁶ Urbina, Ian. (2020) Océanos sin ley: Viajes a través de la última frontera salvaje. Editorial Capitán Swing.

procesado, los hechos acontecidos en la pasada década exponen que no siempre los mecanismos y los métodos empleados por esta empresa fueron respetuosos no ya solo con la legalidad o el medioambiente, sino especialmente con los derechos humanos de aquellos que trabajaban para sus intereses y a su cargo. Por ello se hace referencia a la vivencia de las tripulaciones de los buques Oyang 70 y Oyang 75 concretamente. Con la añadidura de diversas referencias a los tripulantes de otros buques similares, cómo se observará respecto al Oyang 77 y el Oryong 501.

3.1.1 Hundimiento del buque Oyang 70

La noche del 14 de agosto de 2010 el buque Oyang 70 zarpa del Puerto Port Chalmers en Nueva Zelanda. Se trata de un buque arrastrero de popa surcoreano de 73 metros de eslora, 1870 toneladas y 38 años en funcionamiento, contrariamente a la edad media de la flota surcoreana de 29 años. De partida ha de valorarse el evidente peligro que ya en sí el desgaste por uso podría suponer para la embarcación. Por ello no es de extrañar que previo a su salida de puerto el correspondiente inspector neozelandés valorase el buque como de alto riesgo. En su inspección puso de relieve más de una decena de medidas de seguridad incumplidas, incluyendo la falta de hermetismo de una de las puertas principales en la bajocubierta del barco.

El buque Oyang 70 solo lograría zarpar, dudosamente superando la inspección, tras afirmar a dicho inspector que las citadas cuestiones habían sido subsanadas. Componen su tripulación cincuenta y un hombres, incluyendo al capitán y oficiales surcoreanos y los restantes marineros rasos, indonesios en este caso.

El destino del buque es un caladero a unas 400 millas náuticas al este del puerto en el Pacífico Sur. Se trata de un trayecto de tres días. Una vez allí, el capitán de cuarenta y dos años llamado Hyonki Shin, quien llevaba ocupando el cargo apenas nueve meses, ordena a su tripulación calar las redes por la popa del pesquero para proceder a la captura de peces sumergiendo las grandes redes a nivel superficial del mar para, mediante el propio movimiento del barco, hacer caer en estas una gran cantidad de peces. Estos quedan atrapados al ver imposibilitada su salida, dada la forma similar a un saco de la red. Es, por tanto, un trabajo frenético el que se desarrolla en cubierta una vez iniciado el turno de pesca. Pronto los marineros comienzan a izar miles de kilos de peces, concretamente, bacaladilla austral. Se da un uso industrial de esta especie, de ahí su condición de captura

barata, lo que obliga a proceder mediante la pesca en gran cuantía para conseguir un beneficio. Procede así que el volumen de captura inicial ascendiese a 39000 kg de pescado, 39 toneladas.

Seguidamente, se produce la clasificación en cubierta de los peces obtenidos para rápidamente proceder a empujar estos por un conducto hasta el interior del barco donde una decena de hombres trabaja frente una cinta transportadora en su labor de retirar cabezas, tripas y las capturas incidentales que no cumplieran con el objetivo de pesca del buque. Emplean para ello cuchillos y sierras circulares, y así, las partes valiosas de las bacaladillas proceden en su avance para su empaquetamiento y congelación posteriores. Dada la cantidad obtenida se requiere de cerca de medio día para procesarla por completo.

A continuación, contrariamente al modo en que debía procederse, el capitán ordenó a los hombres de cubierta que volvieran a introducir la red para reiniciar la captura de pescado, continuando así el trabajo ininterrumpidamente durante las 24 horas posteriores.

Establecida la hora y fecha en torno a las 3:00 h de la madrugada del 18 de agosto de 2010, se produce la alerta por parte del primer oficial del barco, Minsu Park, al capitán. Una alerta en referencia a la red, ahora demasiado llena, que estaba hundiendo el barco incapaz de soportar el peso. Hasta tal punto que el cuarto de máquinas se encontraba ya inundado a una altura de más de un metro de agua. La tripulación encargada de la obtención del pescado en cubierta solicitaba el corte de la red para subsanar la sobrecarga. Sin embargo, la decisión del capitán fue el mandato de seguir recogiendo dicha red, desoyendo a su tripulación y al primer oficial. Ello a pesar de resultar notorio que el pescado que se estaba obteniendo supera la cantidad que el barco puede acoger, aunque se tratase de una percepción imposible de ser sustentada ya que los sensores de peso de la red estaban sin batería, resultandos inservibles.

En estas circunstancias la red, alzada mediante un cabestrante por la rampa de popa, libera una oleada de peces cuya numerosidad provoca el atasco de la bodega, pues por parte de los marineros se dará una estimación cifrada en torno a las 6 toneladas solo en esa descarga. Mientras, otro centenar de toneladas sigue aún bajo el agua con una amplia sección de red aún sin recoger. Dado que otros capitanes posteriormente testificarían que el intento de esa captura era más del doble de la que habrían estado dispuestos a subir a un barco de ese tamaño, no habría sido de extrañar que un capitán experimentado hubiera identificado de inmediato la peligrosidad de la situación en el buque. Y, a su vez, ante tales

adversidades se hace explícito que se habría requerido de una gran capacidad para estabilizar la embarcación al tiempo que se procediera a maniobrar, continuando los mandatos a los hombres en cubierta, todo ello manteniendo la red de gran tonelaje centrada debidamente en la estela del barco, que es lo que asegura este se mantenga equilibrado.

Así pues, cuando la red se desplaza de repente a babor, escorando al buque Oyang 70 en un ángulo de 15° abruptamente, en vez de proceder preventivamente, el capitán mantuvo a los hombres trabajando en la cinta transportadora a pesar de la inclinación del buque. A pesar de producirse la inundación del interior del barco hasta una altura circundante a las rodillas. En un intento desesperado de estabilizar el barco el capitán Shin ordena a algunos de los pescadores que trasladen el equipamiento pesado hacia estribor y lo amarren para reequilibrar el buque. Pero este continúa escorándose y el agua comienza a entrar por otros puntos como la tolva de desperdicios (compuerta a babor para expulsar las entrañas y cabezas de los peces), mientras que, al mismo tiempo, no se produce el debido desagüe ya que los peces muertos y los restos atascan las vías de salida. Además, la puerta de la sala de máquinas, así como las bodegas, que deberían estar cerradas herméticamente, se encontraban abiertas.

El generador del buque se encontraba desprotegido, solo separado de la entrada de agua por una cobertura de cajas de cartón que la tripulación apila, pero falla, lo que provoca que las bombas de achique que habrían de desaguar queden fuera de funcionamiento.

Antes incluso de la acumulación de agua en el interior del barco, la mala distribución del pescado empaquetado almacenado en una de las bodegas en lugar de su distribución por las dos con las que cuenta el Oyang 70; y que los tanques de combustible no se encontraran rasados debidamente, agudizan la inestabilidad del buque.

A las 4:00 h de la madrugada aproximadamente del 18 de agosto de 2010 el ingeniero jefe procede a rogarle al capitán, entre lágrimas y gritos producto de la situación desesperada a bordo, que corte la red. Tras lo cual el capitán finalmente accede, actuando el conremaestre colocándose un arnés y trepando a una sección de la malla enarbolando un cuchillo, seguido de varios marineros, quienes procedieron a cortar la red. Pero ello no impedirá que el barco siga escorándose.

Llegado este punto, se hace obvio lo inevitable, y será en este momento cuando el capitán Shin realiza una llamada de emergencia por radio VHF y da comienzo una desordenada evacuación del barco. El buque cuenta con 68 trajes de supervivencia, más que suficientes para los 51 hombres a bordo y, a pesar de ello, ninguno de los marineros rasos lo portaba al caer al agua con una temperatura de 6° centígrados y medio, considerándose alta la probabilidad de que desconocieran su uso. Muchos de ellos tampoco llevaban siquiera chalecos hinchables. Los oficiales coreanos son la excepción, sí llevaron puestos trajes de supervivencia. Y, por su parte, el bote salvavidas del buque ya se encontraba en el agua, si bien, volcado por el oleaje.

El rescate corre a cargo del buque pesquero con pabellón neozelandés Amaltea Atlantis, que escucha la llamada de auxilio por radio, llegando al lugar de los hechos una hora más tarde procediendo al rescate de cuarenta y cinco hombres. Estos cuarenta y cinco tripulantes supervivientes del Oyang 70 de haber continuado más prolongadamente en el agua probablemente habrían muerto por congelación o ahogados. Ello es confirmado por el hecho de que varios de los supervivientes sufrieron hipotermia grave.

Tras los hechos acaecidos, los equipos de rescate nunca recuperarán el cadáver del capitán. Sí encontrarían el de tres de los marineros, hallados congelados flotando en un bote salvavidas, mientras los otros dos cuerpos de los cinco marineros fallecidos no se localizarán.

3.1.2 Abusos a la tripulación del buque Oyang 75

Aproximadamente ochos meses más tarde, tras los acontecimientos ocurridos y el hundimiento del buque Oyang 70, arriba al puerto de Lyttleton, tras dos meses de trabajo en aguas neozelandesas, el buque que habría de reemplazarlo, el Oyang 75, de similares características.

En la madrugada del 20 de junio de 2011 son hallados 32 indonesios ocultos en la nave de una iglesia de este pequeño pueblo pesquero de apenas unos 2200 habitantes y localizado en la periferia de Christchurch, a saber, la localidad principal de la isla. Estos 32 trabajadores indonesios se habían levantado a las 4:00 de la madrugada para escabullirse del barco, a espaldas de la tripulación y el capitán, huyendo del buque Oyang 75, relatando

primeramente, a los responsables de la Iglesia y, posteriormente, a los investigadores gubernamentales, las circunstancias de su actividad laboral a bordo del barco.

Los hechos que estos marineros describen son de carácter de abuso físico: narraron cómo un ingeniero jefe le rompió la nariz a un marinero por un tropiezo fruto de un descuido o cómo la visión de un marinero se vio afectada por los reiterados golpes recibidos en la cabeza; también describen las medidas punitivas por desobediencia, las cuales consistían en el encerramiento en la cámara frigorífica del buque; en otra ocasión se les obligó a comer cebo podrido. Asimismo, la sobrecarga y sobre esfuerzo de las jornadas de trabajo de 20 e incluso 48 horas con intervalos mínimos de descanso. Y respecto a tal descanso, el ausentarse mínimamente de su labor, ya sea para beber agua o ir hacer uso del servicio, supone castigos desde gritos e insultos, hasta golpes y azotamientos.

Con la añadidura de hechos con carácter de abuso sexual que se exponen en las conductas de algunos de los oficiales, como el contramaestre llamado Wongeun Kang quien procedía a robar la ropa de los marineros cuando se duchaban para posteriormente correr tras ellos cuando, desnudos, huían de vuelta a sus camastros. También procedía a aproximarse a los hombres por la espalda clavándoles el pene desnudo y erecto o aferraba los genitales de aquellos con los que se cruzaba en los pasillos. No era el único con inclinaciones al abuso sexual, si bien se hace destacar su figura por su agresividad, la cual se extendía a los trabajadores en sus tiempos de ducha, o durante la noche, asaltando a los tripulantes en sus literas.

Por su parte, las actuaciones con carácter de abuso psicológico también están presentes en las declaraciones de los marineros ya que dado que profesan el Islam, dato concordante con la mayoría musulmana existente en el estado de Indonesia, se producía la asociación de esta religiosidad a los insultos de «perro» o «mono».

Sumado a estas conductas se constata un reiterado maltrato laboral, desde una deficitaria alimentación en ocasiones conteniendo insectos muertos, un también deficitario alojamiento, con colchones plagados de garrapatas; hasta un indebido equipamiento ya que se les hacía entrega de ropa usada y rota, botas no correspondientes con su número, o chaquetas y guantes de protección con roturas y hechos jirones.

Estas son solo algunas de las causas por las que los marineros expresaron no poder continuar con su labor a bordo del buque Oyang 75, al resultar insoportable las

circunstancias en que habían de llevar a cabo su actividad laboral, ello a pesar de sufrir numerosas presiones tanto por la empresa Sajo Oyang Corporation como por la contrata neozelandesa Southern Storm Fishing, para reincorporarse al trabajo o, al menos, guardar silencio respecto a los abusos ocurridos.

3.1.3 Antecedentes a los hechos y abusos en los procedimientos de contratación

El buque Oyang 75 contaba con una tripulación compuesta en su totalidad por marineros provenientes de Indonesia, y así será necesario, por tanto, establecer el panorama vital de estos sujetos para confirmar su situación de especial vulnerabilidad, así como establecer claramente cómo sus derechos humanos se vieron soslayados en todo momento al acaecer los hechos descritos.

Ha de comenzarse por establecer que el trabajo en los buques de pesca en alta mar es un trabajo altamente exigente de una gran carga, tanto física como mental, que en sí mismo no implica una especial formación y, sin embargo, es vital para el desarrollo de la economía a nivel mundial y el sostenimiento de las necesidades alimentarias a escala global. A pesar de todo, existe un grave desconocimiento acerca de las condiciones en el que esta actividad laboral es realizada, por ello, establecer primeramente un perfil de quiénes la llevan a cabo se torna indispensable.

En el caso del buque Oyang 75, como ya hemos mencionado, su tripulación se componía de ocho oficiales de nacionalidad surcoreana, a los que se suman treinta y dos marineros de nacionalidad indonesia. Es necesario resaltar este primer aspecto en tanto que comprender las circunstancias de origen de estos marineros ayuda a establecer el carácter económico que les impulsa a persistir en la búsqueda de mejores oportunidades laborales, aunque ello finalmente se vuelva una dolorosa realidad donde sus derechos quedan por completo vulnerados.

A fin de establecer un marco de referencia de la capacidad socioeconómica del Estado de Indonesia, se observa a continuación un desglose de salarios medios por ocupación en este Estado.

| OCUPACIÓN LABORAL | SALARIO MENSUAL <i>rupia indonesia (Rp)</i> | SALARIO MENSUAL <i>dólar estadounidense (\$)</i> |
|------------------------------|--|---|
| Obras de carretera | 700.000 Rp | 70 \$ |
| Peón | 400.000 Rp | 40 \$ |
| Peón obra urbana | 500.000 - 700.000 Rp | 50 - 70 \$ |
| Peón construcción | 800.000 Rp | 80 \$ |
| Cosechador arroz | 600.000 Rp | 60 \$ |
| Tripulante pesca tradicional | 500.000 - 700.000 Rp | 50 - 70 \$ |

Fuente: elaboración propia con datos extraídos de “*Documental Slaves of the Oceans* dirigido por Guye Henderson”¹⁷

Los ínfimos valores resultantes al cambio (tipo de cambio año 2011) permiten extraer la conclusión de que el nivel de vida medio de un ciudadano indonesio es en extremo bajo. Y, en efecto, así lo harán entender los varios marineros entrevistados, quienes indican la dificultosa situación económica del país como causa principal de su decisión de emprender su camino laboral en estos grandes buques de pesca. Y no se trata de una mera percepción de estos individuos, el hecho del bajo nivel socioeconómico de la ciudadanía va a su vez de la mano con el nepotismo dado para el acceso a contratos en fábricas, pequeños comercios o similares, que dan lugar a una elevadísima tasa de paro en Indonesia- Abocando, de este modo, a contemplar el trabajar como tripulante en un buque pesquero como una opción no solo deseable sino también más alineada con objetivos de mejora de la situación económica individual de estos sujetos como se refleja en el contraste de valores con la tabla siguiente, ya que en muchos casos supone, al menos, duplicar el salario obtenido mensualmente:

| OCUPACIÓN LABORAL | SALARIO MENSUAL <i>rupia indonesia (Rp)</i> | SALARIO MENSUAL <i>dólar estadounidense (\$)</i> |
|----------------------------|--|---|
| Tripulante pesca de altura | 1.000.000 – 3.000.000 Rp | 100 - 300 \$ |

Fuente: elaboración propia con datos extraídos de “*Documental Slaves of the Oceans* dirigido por Guye Henderson”

¹⁷ *Documental Slaves of the Oceans* dirigido por Guye Henderson. <https://vimeo.com/488291178> Acceso: 5/3/2022.

El proceso mediante el cual se accede a este puesto de trabajo es, sin embargo, arduo, prolongado y caro, dado que existe una media en torno a cinco o seis meses de espera hasta lograr acceder a un puesto de este tipo. En este periodo se suceden diversos hechos que con suerte permitirán al aspirante al trabajo enrolarse durante unos dos años a bordo de un buque pesquero.

Efectivamente, en el caso que nos ocupa, las contrataciones suceden en Indonesia, por regla general mediante Agencias localizadas en ciudades principales del Estado como es Yakarta, asimismo, el precio de acceso a este puesto de trabajo es elevado y las estimaciones varían, pero por norma son diversos los pagos que han de realizarse en forma de tarifas a estos agentes de trabajo, sumado un depósito de fianzas o garantías, además del aseguramiento de las posibles penalizaciones en caso de incumplimiento de contrato. A esto ha de añadirse que el hecho de que se localicen estas Agencias de contratación en ciudades capitales supone además un gasto extraordinario en comida, desplazamiento y alojamiento y, para aquellos que han de trasladarse varias veces a estas capitales para continuar con su proceso de contratación desde ubicaciones normalmente rurales, supone tomar sucesivos préstamos de dinero que hacen que paulatinamente las deudas se multipliquen.

Ha de advertirse que, en caso de incumplimiento de contrato, este de una duración de dos años, por causa de pérdida de trabajo por problemas con oficiales del buque, el resultado es la obligación de pago de una multa de 20 millones de rupias, equivalente a 2000 dólares a su agente encargado de la contratación. Este hecho también da derecho a retener toda garantía o fianza por parte del Agente hasta el momento de pago de la penalización correspondiente. Las fianzas y garantías que se mencionan son de obligado pago para la contratación, y es a ojos de los marineros y trabajadores un factor motivado por el temor al abandono del puesto de trabajo al ser conocedores de antemano los agentes de las duras condiciones de trabajo a que se ven sometidos los marineros. Estas fianzas y garantías son normalmente, además de depósitos monetarios, títulos de propiedad, tanto de terrenos como de vehículos, a veces propios, pero frecuentemente de terceros, ya sean familiares o allegados cercanos, desde padres hasta tíos o hermanos. Lo que genera una grave responsabilidad por parte de los trabajadores para con los mismos en la culminación de sus contratos para suplir estas deudas contraídas y las sujeciones a lo que generalmente resulta el sustento de vida de estos terceros.

Tales son las exigencias que se dan para la contratación de estos tripulantes que, en uno de los casos presentados en el documental *Slaves of the Oceans*, se produjo la firma de un acuerdo con el Agente en cuestión en el que tomaba parte un familiar del futuro contratado quedando dicho sujeto por estipulación del acuerdo como la figura sobre la que habría de recaer y al que le sería exigida toda responsabilidad en caso de ruptura del contrato.

En cuanto al contenido del contrato, se da también normalmente una ausencia de referencia a las horas de trabajo por las que se produce la contratación, frecuentemente no se detalla ningún aspecto respecto a la jornada laboral o los descansos estipulados.

3.1.4 Seguimiento del caso de abusos a la tripulación del buque Oyang 75 y de los buques Oyang 77 y Oryong 501

Ante la protesta de los marineros del Oyang 75 comenzarán las amenazas a los cónyuges y allegados de estos por valor de 5 millones de Rupias (5000 dólares) por parte de sus agentes. Esto suscita la preocupación de sus esposas, quienes temen que si no se produce su reincorporación al trabajo en el buque habrán de pagar la citada penalización. Esta penalización no se encontraba incluida en la ya acordada por contrato y provoca absoluto terror en las familias ante la imposibilidad de correr con tal cargo extraordinario. Todo ello hace concluir que cualquier tipo de protesta ante el contra maestre, el capitán o cualquier oficial al mando supone un gran riesgo para los marineros, dejándolos en situación de grave vulnerabilidad.

Con posterioridad algunos de ellos tomarán parte en actuaciones judiciales en contra de la empresa Sajo Oyang Corporation y, si bien esta se encuentra encausada y condenada por el Tribunal Supremo de Nueva Zelanda, las causas por las que fue enjuiciada son, de una parte, por vertidos ilegales de aceite de motor usado al mar, y por otra, por arrojar por la borda pescado valorado en cientos de miles de dólares en la práctica del «descarte», procedimiento empleado para esquivar las cuotas de pesca y poder conseguir capturas de pescado más fresco o de mayor valor. No será enjuiciada por la vulneración de los derechos de estos trabajadores y a lo sumo se producirá el logro de una sentencia que permite a algunos de ellos recibir una cuantía en materia de sueldo restante e impagada por la empresa.

Esta actuación pionera por parte de la tripulación del buque Oyang 75 inicia toda una sucesión de investigaciones, entrevistas y tomas de declaración a marineros de todas partes del globo, en las que encuentran un amplio abanico de vulneraciones de derechos humanos, al tiempo que similitudes en los modos de actuación y proceder llevados a cabo por parte de oficiales de diversos buques pesqueros que suponen la insostenibilidad del desarrollo de la actividad laboral en los mismos por cuenta de las múltiples ilegalidades. Mas no se trata de protestas y reclamaciones sin consecuencias, la repercusión sobre los marineros, desprovistos de una debida protección legal e institucional es en numerosas ocasiones tal que el caso de un trabajador llamado Jarwadi quien, habiendo trabajado en la cubierta del Oyang 77, a su vuelta a Indonesia se ve incluido en una «lista negra» por parte de los agentes de contratación por haber entablado conversación con un abogado acerca de su vivencia a bordo del buque. Esta circunstancia ennegrece las perspectivas de futuro de este trabajador quien se topará con graves dificultades para acceder a un puesto laboral de esta tipología.

Finalmente, los hechos acontecidos con relación al buque Oryong 501 reflejan la reiterada conducta de vulneración de los derechos humanos llevada a cabo por la empresa Sajo Oyang Corporation que no terminó ni con la crítica de la opinión pública, ni tras diversos enjuiciamientos, ya que el 1 de diciembre de 2014 en plena tormenta de nieve en los caladeros nororientales rusos y con la acompañante de adversidad climática, se produce el hundimiento del barco.

Principalmente debido a dos circunstancias: una de ellas derivada de una primera orden del capitán de continuar trabajando a pesar de la difícil meteorología, y la otra derivada de una segunda orden en la que se procedió a abrir la bodega donde se descarga la captura, suponiendo una posible vía de agua en el barco a riesgo de inundación. Y así fue como, al abatirse una ola por encima de la bodega, esta queda anegada y se daña parte del interior. En cualquier caso, se trataba de un buque con mantenimiento deficiente y el sistema de drenaje no funcionaba como debía a juicio de parte de los investigadores gubernamentales. que estudiarán el caso con posterioridad.

Asimismo, cuatro de los once surcoreanos, entre los que se encuentra el capitán, no poseían ni capacidad ni las cualificaciones exigidas para sus puestos, al tiempo que el patrón y el ingeniero que requerían de licencias de técnico marino de segundo nivel, su documentación reflejaba licencia de técnico marino de tercer nivel. El tercero de a bordo y el primer ingeniero también carecían de las certificaciones adecuadas. Se observó también

en la investigación posterior la ausencia de un segundo ingeniero, tercer oficial y operador de comunicaciones, esto es, el buque operaba con personal infra cualificado y falta de personal.

A pesar de, supuestamente, contar el barco con suficientes trajes de supervivencia para la tripulación, casi ninguno lo llevaba puesto cuando aconteció la tragedia, que se saldó con las vidas de casi la totalidad de la tripulación de sesenta personas, de las cuales solo se salvaron siete. Los símiles con los hechos del hundimiento del buque Oyang 70 son manifiestos.

3.2 Caso MV Gulf Sky

De distinta índole es el caso que en segundo lugar se describe, no solo por desarrollarse con posterioridad al ya descrito, sino por afectar y vulnerar los derechos humanos de una manera completamente distinta, en un ámbito también laboral diferente. En este nuevo caso que nos ocupa se aborda de forma ejemplificada, mediante un caso de proporciones exorbitadas de nuevo, la problemática que supone la multiplicidad de actores en el ámbito marítimo, la diversidad de nacionalidades y, por tanto, de ordenamientos intervinientes en hechos acaecidos en el mar. Y, por último, el agravamiento de estas circunstancias a raíz de la pandemia COVID-19. Todo ello permite exponer la especial vulnerabilidad de los marineros que operan en buques en lo que atañe a su libre circulación, derecho a la salud, derechos laborales y derecho a una vida familiar de calidad.

Durante los primeros meses del año 2020 se produce por parte de los Estados Unidos un seguimiento de la actividad del buque *MV Gulf Sky*, entonces conocido por el nombre de *Nautic*, bajo la sospecha de su empleo, mediante la actividad económica del mismo, para fines comerciales ilícitos por parte del Estado de Irán. Para contextualizar este primer factor incidente en el desarrollo de los hechos ha de entenderse que existe por parte de los Estados Unidos de América una ley conocida como la IEEPA (International Emergency Economic Powers Act) la cual autoriza al Presidente de los Estados Unidos a declarar la existencia de una amenaza inusual y extraordinaria para la seguridad nacional, la política exterior o la economía propia del Estado.

A raíz de esa potestad se suceden desde finales de la década de los 70 sucesivas órdenes ejecutivas por parte de sucesivos presidentes en las que se establece prohibiciones

de exportación, re-exportación, venta y abastecimiento tanto de forma directa como indirecta desde los Estados Unidos o por parte de un sujeto estadounidense, de cualquier bien tecnología o servicios a Irán o el Gobierno de Irán, De este modo las relaciones existentes entre los propietarios del buque y también la propia labor de explotación petrolífera llevada a cabo levantan las sospechas tanto del FBI (Federal Bureau of Investigation.) como de la oficina de Homeland Security. estadounidenses. Que culminan con una acción civil fechada a 1 de mayo de 2020 en que se persigue por parte de los Estados Unidos la confiscación del buque en cuestión para la terminación de la acción que califican de criminal.

Esta calificación vendría dada, como ya se comenzó a hacer referencia, debido a los lazos existentes supuestamente entre el propietario, que adquiere la nave en compraventa con una empresa griega, y los cuerpos de la Guardia Revolucionaria Islámica iraníes.

Hallándose el buque paralizado en aguas territoriales de los Emiratos Árabes Unidos en espera de la resolución y esclarecimiento de los hechos circundantes a dicha embarcación. Acontece la pandemia de COVID-19 que imposibilitan proceder con la solicitud de varios de sus marineros de ser repatriados a sus países de origen, casi en su totalidad, la India. Ello debido a las restricciones impuestas en todas las fronteras de casi la totalidad de los Estados del mundo. Es en tales circunstancias que se produce la petición de ayuda por parte del patrón del buque a razón de la preocupante situación que se vive a bordo, que afecta no solo al bienestar de los propios marineros, sino también a su precaria situación económica.

De este modo, a mediados de mayo de 2020 el capitán Jojinder Singhm en su figura de patrón del buque MV Gulf Sky, con número de registro 150377 por la Organización Marítima Internacional y ondeando pabellón del Estado de la Mancomunidad de Dominica, contacta la ONG HRAS (Humans Rights at Sea) ante una ya desesperada situación por insostenibilidad de la vida en el buque, sumada a una acuciante situación económica debido a los impagos de los sueldos a los marineros.

La tripulación afectada se había incorporado al trabajo a bordo del buque en octubre de 2019 inicialmente, y paulatinamente se había completado hasta conformar los 28 marineros de nacionalidad india en los meses posteriores. la urgente solicitud trasladada por parte del capitán hace referencia una repatriación inmediata de 20 de esos marineros acorde al Convenio sobre trabajo marítimo de 2006, respetando, en su caso, la decisión de

los más jóvenes cadetes que no deseaban partir aún de su puesto laboral debido a su situación de deuda contraída en el proceso de contratación (de forma similar a la observada en el caso anterior) pues en su caso se comprueba que una cifra aproximada de 6000 dólares hubieron de pagar para acceder a un puesto de trabajo en el mar.

Previo a los hechos, como ya se hacía referencia de forma introductoria, el 27 de enero de 2020 se paraliza el buque en el Puerto de Khor Fakkan en Sharjah, Dubai. Emiratos Árabes Unidos. Y es inicialmente el prolongamiento de la disputa entre el previo y actual propietario del buque, encausada después por los Estados Unidos, a que comienza a amenazar la salvaguarda de los derechos humanos de los marineros. Si bien será la paralización generalizada dada por la pandemia de la COVID-19 la que agudizará al extremo las circunstancias adversas. Así, en un primer comunicado trasladado por parte de 19 miembros de la tripulación se expone una falta e inadecuado suministro de comida (relata la tripulación la ausencia de verduras y carne por falta de reposición frecuente), agua potable (accesible de forma racionada en periodos de dos horas diarias), combustible, y pobre condiciones sanitarias, así como insuficientes suministros médicos y equipos de protección individual.

Respecto a lo económico, los marineros afirman una ausencia de periodicidad en los pagos de sus salarios y la completa ausencia de éstos desde que se declarara la pandemia. Por su parte, la empresa United Islands Maritime Ventures Private Limited, gestora del buque y la agencia de empleo Seven Seas Navigation participan activamente en los hechos. La primera, pidiendo paciencia a los trabajadores del mar que ahora han de hacer frente a la dificultad añadida de proceder durante una pandemia mundial. Y que es esa la única razón y no otra de la imposibilidad de repatriación. Justifica también las irregularidades de pagos, o directamente los impagos, por razón de la pandemia y las disrupciones que esta causara a los sistemas bancarios.

De los marineros, asimismo, afirma que las necesidades básicas estuvieron cubiertas y que responsabiliza de su gestión a la tripulación, a un tiempo que permanece en vigor el debido seguro requerido para estos trabajadores. La empresa termina por asegurar que se procederá con el debido pago de los sueldos debidos a cada trabajador, previo a la terminación de su contrato. A pesar de pronunciarse de este modo frente a la ONG, los marineros acusan una falta de comunicación clara y el verse ignorados tanto por la empresa como por la Agencia de contratación. Y acusan presiones por parte de éstas para no dar

traslado de su testimonio a terceros como pudiera ser la ONG HRAS encargada del informe.

La tercera parte actora Será el Estado de la Mancomunidad de Dominica que, mediante su administración marítima, es notificada inmediatamente tras el comunicado del patrón y su tripulación en mayo de 2020. Afirman sus actuaciones se dirigen a lo que ellos manifestaron como su interés y máxima prioridad: el bienestar de los trabajadores a bordo. En respuesta a la queja de la tripulación, esta Administración inicia los procedimientos para llevar a la instancia competente el caso y, establece que el modo de proceder es, primeramente, mediante un intento de conciliación entre la empresa y los trabajadores en un plazo de 20 días, conciliación la cual culminará con la conveniencia de ambas partes en la resolución tomada. Se establece pues, la fecha límite del 28 de mayo de 2020 para el pago los sueldos adeudados y subsanar las contingencias de la tripulación. Finalmente, la autoridad portuaria de EAU se puso a disposición de ayuda desde un primer momento y comienza investigaciones internas en lo referente al caso.

Sin embargo, unos hechos que parecía pudieran resolverse con la efectividad de los procesos, recursos y normas establecidos a nivel internacional para el ámbito marítimo, se ven truncados cuando, tras una ampliación del proceso de mediación a fecha de 2 de junio de 2020 quedando fijada nueva fecha de resolución el 22 de junio del mismo año, el buque habría abandonado aguas territoriales de EAU violando, de una parte, el arresto por parte del Almirantazgo Del Estado, al tiempo que una prohibición de navegación por parte de la Mancomunidad de Dominica a espera de resolución judicial.

No será hasta semanas más tarde que podrá realizarse una cronología de los hechos acontecidos ya que entre el 5 y 6 de julio de 2020 se produce el secuestro del buque *MV Gulf Sky* según declaraciones del capitán y la tripulación.

La tarde del 5 de julio un grupo de supervisores habría de visitar el buque para su evaluación para posible transformación a un uso comercial distinto. Pero este grupo de siete hombres aparentemente supervisores y de conformidad con lo establecido, darán paso a un grupo de asaltantes vestidos de negro y armados con rifles que obligan a la tripulación a doblegarse y, junto a amenazas, son atados, registrados para, finalmente, ser hacinados durante días en una de las cámaras próximas a la sala de oficiales. Incomunicados de sus captores, si bien los secuestrados, indican estos hablaban en árabe y farsi. Vivieron en dichas circunstancias los días requeridos para llegar hasta a Irán.

Y así, el 14 de julio recalaron en Bandar Abbas, una ciudad portuaria al sur de Irán. Allí fueron trasladados del barco a tierra en pequeñas embarcaciones de madera para a continuación tener vendados los ojos hasta que son transportados mediante avión a Teherán. Donde una vez subidos a un bus son interrogados por tres hombres que se presentaron como representantes de la Embajada India y requerían la puesta en su conocimiento de cómo habían llegado hasta ahí. Con todo, a pesar de lo traumático, a los pocos días pudieron ser repatriados a la India todos aquellos que contaban con su pasaporte. No fue así el caso de dos de ellos que ante la necesidad de renovación lo habían dejado atrás involuntariamente en los Emiratos Árabes Unidos.

14 semanas más tarde de los hechos narrados los 28 marineros indios del buque *MV Gulf Sky* permanecen profesionalmente y económicamente abandonados, sin respuesta, ni por parte del Director General de transporte indio respecto a sus averiguaciones, ni de ninguna de las partes actoras responsables ya sea la empresa gestora o la Agencia de contratación.

Los sueldos de toda la tripulación constan de impago desde marzo de 2020 alcanzando una cifra total de 197.000 USD, mientras que los Certificados de Descarga Continua CDCs (documento de identidad de gente de mar emitido por el país de origen) de la tripulación permanecen retenidos por las autoridades de los Emiratos Árabes Unidos a razón de una investigación criminal en curso por la desaparición y secuestro del buque a pesar de los esfuerzos de la ONG HRAS y la Administración encargada del seguro de los marineros. No existe la aproximación al debido pago de los sueldos adeudados. Las perspectivas de futuro de todos los marineros son ahora de una total falta de ingresos (sin CDC no está permitido llevar a cabo una actividad laboral en el mar) que resulta en una completa disrupción de sus ahorros y solvencia económica, obligando en muchos casos a disponer de préstamos cuyas devoluciones e intereses pueden derivar en una situación cronificada de servidumbre y explotación laboral.

4. ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE VULNERACIÓN DE DERECHOS HUMANOS EN LOS CASOS SAJO OYANG CORPORATION Y MV GULF SKY.

4.1 Caso Sajo Oyang Corporation.

Enmienda a la Ley de pesca (embarcaciones fletadas extranjeras y otros asuntos) de 2014, Nueva Zelanda.

Ante la respuesta mediática inicial preocupada y de la ciudadanía neozelandesa, una vez se pone en conocimiento del público estas circunstancias, se sucede una respuesta política a raíz de la presión de los ciudadanos que alude a un compromiso de cambio con respecto a la normativa vigente en materia de regulación de la actividad pesquera. Y no ya en aguas neozelandesas, como es su mar territorial, sino en toda su capacidad regulatoria extendida hasta las 200 millas náuticas que comprenden la Zona Económica Exclusiva del Estado.

Así se produce una sustancial modificación de la Ley de Pesca de 1996 (Fisheries Act 1996) la cual constituye el eje principal de esta materia en términos legislativos en este país. El cual de por sí cuenta con una de las cifras más elevadas de caladeros bajo su soberanía al tiempo que su flota accede a la pesca en caladeros internacionales también numerosos.

El cambio sustancial establecido por esta modificación de ley se sostiene en el postulado de que ha de responsabilizarse y pesa la exigibilidad al y sobre el Estado cuya bandera constituya el pabellón ondeado por un determinado buque o embarcación, esto se comprende con carácter internacional en base a la CNUDM y por ende es un primer indicativo de que se da una falta de respuesta por parte de determinados Estados a la vulneración de derechos humanos en la actividad y al amparo de sus flotas, tanto mercantes como pesqueras. Este es el caso de Corea del Sur, Estado que respecto a los hechos narrados no ha tomado acción alguna contra la empresa Sajo Oyang Corporation, a pesar de verse esta enjuiciada en tribunales de Nueva Zelanda y producirse reclamaciones por impago de salarios, también en los tribunales, de trabajadores que operaban en buques de bandera surcoreana y bajo dirección de tripulaciones de igual nacionalidad.

Es de este modo que mediante la modificación del artículo 103 de la Enmienda a la Ley de pesca (embarcaciones fletadas extranjeras y otros asuntos) se introduce la prohibición de pescar, extraer cualquier forma de vida marina, incluidas algas, para su comercialización a menos que la embarcación se encuentre debidamente registrada y sea

de nacionalidad neozelandesa enarbolando dicho pabellón con todas las consecuencias que ello genera. Esta ley contempló que la asimilación de todas estas exigencias habría de darse en un plazo de dos años, hasta 2016, momento en el cual queda debidamente impuesta en toda su extensión.

Este modo de proceder por parte del Estado de Nueva Zelanda, a parte de arriesgado desde un punto de vista económico, supone un punto de inflexión en el modo en que se aborda desde una postura nacional el peso de una lacra producida a escala internacional. De acometer de forma efectiva esta Enmienda a la ley, el trabajo a bordo de cualquier buque como los Oyang se vería rigurosamente controlado bajo parámetros legales de la ley nacional neozelandesa y comprendería abundantes mejoras en la situación laboral de aquellos que llevan a cabo su labor en condiciones iguales o peores que los marineros cuyos testimonios se reflejan en la constatación de los hechos anterior.

Aunque, siempre es debido caer en la cuenta de que previa esta regulación ya existía una responsabilidad por parte del Estado de Nueva Zelanda de velar por la revisión de cumplimiento acorde a ley de aspectos de seguridad, salubridad y otros de materia laboral, de una protección de los derechos humanos por extensión, en tanto que Estado portuario en el que amarraban todos estos buques.

Si bien, no supuso suficiente amparo a las tripulaciones los controles rutinarios llevados a cabo en la realidad por parte de las correspondientes autoridades portuarias, al no lograr estas suponer una injerencia sustancial en la salvaguarda y aseguramiento de las condiciones de los buques y la preparación de los oficiales al mando, como queda plasmado en las demostradas deficiencias (solventables en muchos casos) de los buques de la flota Oyang, suponiendo un hundimiento del Oyang 70 y deplorables condiciones de vida a bordo del Oyang 75.

En cualquier caso, desde su implementación son numerosas las empresas actoras en Nueva Zelanda que han acometido el exigido cambio de pabellón para continuar su actividad económica en la región, mientras que otra minoría ha trasladado total o parcialmente su flota a otros caladeros bajo Estados con menores requisitos y salvaguarda de derechos en su actividad en el mar.

Tal resultaría el caso del buque Oyang 75, seis años más tarde de los hechos descritos, el cual vería trasladada su labor pesquera a un punto cercano a Las Malvinas,

próximo a Argentina, donde de forma ordinaria incursionaban en la «Ciudad de las Luces» un lugar que reúne, según estimaciones, el mayor porcentaje de buques de pesca furtiva del mundo. Allí la tripulación seguía rigiéndose bajo el Estado de abanderamiento de Corea del Sur, Estado que no admite ni los pagos por adelantado, ni los tipos de cambio de reducido, ni retención de nóminas, ni jornadas laborales que superen lo decretado por la OIT en su Convenio sobre el trabajo marítimo, y a pesar de ello la nueva tripulación del Oyang 75 continuaba trabajando veinte horas al día, seis o siete días a la semana, por un salario de apenas cuatrocientos dólares al mes. Contraviniendo toda normativa vigente, aunque sin llegar a la tipología de abusos previa.

La conclusión que se extrae dirigida a evaluar la efectividad de la norma de Nueva Zelanda es de un balance dispar. En tanto que, por una parte, será altamente beneficioso para aquellos casos en que la adquisición del abanderamiento neozelandés suponga un sostén a los derechos humanos de quienes lleven a cabo su labor bajo un nuevo marco legal y encuentren ahora vías de reclamación de los mismos. Frente a aquellos casos en que los buques fueron trasladados a terceros lugares donde la legislación en materia del mar o protección de los derechos humanos sea incluso inferior a la contada anteriormente.

4.2 Desarrollo de derechos humanos vulnerados.

Si se toman como referencia los derechos humanos que se mencionan en la Declaración de Ginebra se puede observar que los derechos vulnerados en los casos que se han presentado serían:

1. El derecho a la vida (Art. 3 DUDH; Art. 6 PIDCP): según la Observación General n° 6 del Comité de Derechos Humanos "el derecho a la vida es inherente a la persona humana" no puede entenderse de manera restrictiva y la protección de este derecho exige que los Estados adopten medidas positivas". Atendiendo a estos parámetros es evidente que el derecho a la vida se ha visto cuestionado, no solo porque trabajadores de los buques han perdido la vida como consecuencia en alguno de los casos de malas decisiones de sus oficiales, sino porque los Estados no han sido lo suficientemente diligentes como para ordenar a sus autoridades portuarias o policiales el control correcto de los diferentes buques que acceden a sus aguas territoriales, a veces, con la sospecha, más que segura, de comportamientos contra la ley. El hecho de no desarrollar la

legislación sancionadora adecuada puede verse como un incumplimiento de su obligación positiva.

2. El derecho a no ser sometido a tortura (art. 5 de la DUDH; art. 7 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos; art. 6 de la CDN). Si se observan algunos de los hechos que se describen en los casos presentados se puede considerar que podrían ser integrados en la idea de que efectivamente son constitutivos de tortura. Además desde una perspectiva estrictamente jurídica la Convención sobre la Tortura y el propio Comité contra la Tortura consideran que estos hechos pueden considerados como tortura porque son realizados por agentes no estatales pero que actúan como autoridades estatales dentro de la embarcación. El problema más bien derivaría hacia la denuncia y enjuiciamiento de los hechos que se pretenden reconducir a tortura. La Observación General incide sobre la posible falta de mecanismos de control, como un dato a considerar para valorar si hay tortura o malos tratos, estos sin duda se han dado en los casos estudiados.

3. El derecho a no ser sometido a esclavitud (art. 4 de la DUDH; art. 8 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos). La trata de seres humanos se define como la esclavitud del siglo XXI, en su modalidad de explotación con fines laborales se nos presenta en estos casos o similares con extrema crudeza. Empezando por una de sus características principales que es el engaño, ya que el acceso a los contratos y a sus condiciones puede ser imposible de comprender para los trabajadores, de manera que su consentimiento puede ser más que discutible y eso les lleva a asumir salarios y horarios de trabajo que son ilegales pero mientras los cumplen. Su trabajo no servirá para pagar una deuda que se contrae con los tratantes, se depende de ellos en una situación de sometimiento y pérdida de libertad. La Observación General habla de la prohibición de someter a esclavitud a los extranjeros, y esta situación es relativamente frecuente en un ámbito con unas combinaciones muy diversas sobre nacionalidad del buque, de la empresa, de los oficiales o de la tripulación, precisamente es ese el objetivo de la trata de seres humanos.

4. El derecho a un recurso efectivo (Art. 8 DUDH; Art. 2 PIDCP). La Observación General n° 9, del Comité de Derechos Humanos, según la cual “El derecho a un recurso efectivo no debe interpretarse necesariamente en el sentido de que exige siempre un recurso judicial. Los recursos administrativos en muchos casos son adecuados, y quienes viven bajo la jurisdicción de un Estado Parte tienen la expectativa legítima de que, sobre la base del principio de buena fe, todas las autoridades administrativas, al adoptar decisiones, tendrán en cuenta las disposiciones del Pacto. Esos recursos administrativos deben ser accesibles, no onerosos, rápidos y eficaces”, se incumple de forma fehaciente ya que se burla la jurisdicción del posible Estado, se juega con el pabellón de cada navío y no cabe en ningún caso recurso alguno de ningún tipo.

5. Se aluden una serie de derechos individuales: a la libertad (art. 3 de la DUDH; art. 9 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos); privacidad (DUHR art. 12; PIDCP art. 17; CRC art. 16); libertad de expresión (Art. 19 DUDH; Art. 19 PIDCP; Art. 13 CDN); que efectivamente también se encuentran comprometidos en todos los casos que se han venido analizando. Se ha demostrado cómo de forma más o menos intensa estos derechos se veían vulnerados ya que las condiciones en que se habitaba a bordo de una embarcación hacía poco menos que imposible el ejercicio digno de muchos de estos derechos humanos.

6. Mención destacada ha de hacerse a algunos de los derechos políticos de los que se ven comprometidos como: derecho a la libertad de asociación (Art. 20 DUDH; Art. 22 PIDCP; Art. 15 CDN); derecho a formar y afiliarse a un sindicato (art. 23 de la DUDH; art. 22 del PIDCP; art. 8 del PIDESC). La pregunta en estos casos es si los trabajadores tenían noción de la disponibilidad de estos derechos y mucho menos de las posibilidades que tenían para ejercerlos. Si bien es cierto que existen organizaciones sindicales que reivindican los derechos de estos trabajadores, pensar que pueden ser informados de sus derechos y de las posibles reclamaciones se hace cuando menos, muy difícil de asumir.

7. El derecho a la vida familiar (art. 16 de la DUDH; art. 23 del PIDCP; art. 10 del PIDESC). Las vertientes diversas de este derecho permiten detectar vulneraciones de diverso tipo, pero es esencialmente la privación por tiempo excesivo de la presencia de la familia lo que hace de esta una situación especialmente inhumana. A veces ni se comunica a quienes participan de la tripulación de los tiempos de trabajo de manera que no puede gestionarse la convivencia familiar.

8. Otros derechos de los que se mencionan en la Declaración de Ginebra son: derecho a una remuneración justa e igualdad salarial (Art. 23 DUDH; Art. 7 ICESCR); derecho a condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias (art. 23 de la DUDH; art. 7 del PIDESC; Art. 32 de la CDN); derecho al descanso, el ocio y las vacaciones pagadas (art. 24 de la DUDH; art. 7 del PIDESC; art. 31 de la CDN); derecho a la seguridad social (art. 22 de la DUDH; art. 9 del PIDESC; art. 26 de la CDN), todos ellos constitutivos del derecho al trabajo. La Observación general N° 6 del Comité de Derechos Económicos, Sociales y culturales, recoge precisamente todos estos aspectos que conforman lo que se denomina trabajo decente, junto con salario adecuado para la tarea a realizar, condiciones todas ellas que como vemos se ven vulneradas en los supuestos que se han presentado.

5. CONCLUSIONES

El trabajo que se ha realizado comparando la normativa y con ella valorando los casos planteados que sirven de marco para analizar supuestos de vulneración de derechos humanos de la gente de mar, permite realizar una serie de conclusiones:

PRIMERA: la población en general desconoce la complicada situación por la que se mueven muchos de los trabajadores del mar, en general, y más si se consideran algunas situaciones específicas como la pesca y el transporte internacional. Una invisibilidad que ineludiblemente genera indefensión y la impunidad reflejada.

SEGUNDA: Los Estados y las empresas, estas como titulares de la responsabilidad en materia de derechos humanos, están todavía lejos de cumplir con las exigencias y compromisos con el derecho internacional de los derechos humanos. Lo están en muchas ocasiones en tierra, pero lo están aún más en el mar.

TERCERA: La Declaración de Ginebra sobre los Derechos Humanos en el Mar (2022) representa un gran intento de articular una herramienta que pueda ser útil para proteger los derechos humanos de las gentes del mar, pero por ahora es una propuesta de Declaración. Su valor actual es representar una llamada de atención sobre lo que ocurre en el marco de trabajo que es el mar.

CUARTA: El hecho de que para la realización de este trabajo se haya tenido que acudir a relatos que aparecen en materiales documentales y audiovisuales, refleja el hecho de que en muy pocas ocasiones se ha podido sustanciar la responsabilidad de un Estado o de una empresa ante los tribunales.

QUINTO: La dificultad para que los Estados establezcan y las empresas asuman mecanismos obligatorios de diligencia debida, está lejos de superarse, pues en todo momento tanto unos como otras entenderán que plegarse a una exigibilidad tal les hace menos competitivas en un mercado que se ve, ahora además, salpicado con el incremento de los costes de energía.

SEXTO: Es necesaria una concienciación por parte de la ciudadanía en general para que la trazabilidad en las mercancías también pueda permitir al consumidor saber hasta qué punto proceden de Estados, empresas y pabellones, sospechosos de no respetar los derechos humanos de sus trabajadores.

SÉPTIMO: A pesar de las dificultades los derechos humanos siguen siendo un instrumento de primer orden para poder seguir denunciando las vulneraciones de derechos y por tanto de vida en condiciones de poca dignidad de muchas personas que han de asumir una serie de trabajos hostigados por unas circunstancias precarizadas.

OCTAVO: La posibilidad de localizar cuestiones transversales al contenido material del trabajo tales como la trata de seres humanos, el tráfico de personas o la responsabilidad social empresarial solo es posible mediante el empleo del enfoque en derechos humanos lo cual refuerza la afirmación de que los derechos humanos son vitales en la técnica jurídica.

6. BIBLIOGRAFÍA

Costa de Souza, H. S. (2015) LA CONVENCION DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR Y LA OBLIGACION DE COOPERACION Revista de la Secretaría. Tribunal. Permanente de Revisión. Año 3, N° 6; Agosto 2015; p. 300-322. <http://www.revistastpr.com/index.php/rstpr/article/view/132> Acceso: 6/07/2022.

Declaración de Ginebra <https://www.naucher.com/presentan-la-declaracion-de-ginebra-para-salvaguardar-los-derechos-humanos-en-el-mar/> (Acceso: 18/7/2022)

División de Asuntos oceánicos y de Derecho del mar <https://www.un.org/es/depts/ola/doalos.shtml> Acceso; 8/7/2022

Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte <http://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.ohchr.org/sites/default/files/Documents/Issues/Business/maritime-risks-and-hrdd.pdf> p.17. Acceso : 22/7/2022.
https://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/normativeinstrument/wcms_735576.pdf
<https://www.itfglobal.org/es/sector/fisheries/la-labor-de-la-oit-en-el-convenio-pesquero-188> Acceso: 12/7/2022.

López-Arranz, A., (2018) LOS DESAFÍOS DEL SECTOR PESQUERO Y SU TRATAMIENTO POR LA OIT, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6550621> p. 91. Acceso: 24/06/2022.

Manual de Derecho del Mar, Vol. I., Ministerio de Defensa, 2016, p.37 y ss. http://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://publicaciones.defensa.gob.es/media/downloadable/files/links/m/a/manual_de_derecho_del_mar_vol_i.pdf . Acceso: 15/7/2022

MARITIME HUMAN RIGHTS RISKS AND THE COVID-19 CREW CHANGE CRISIS

Naciones Unidas “Desafíos Globales: Derechos humanos” [En línea] Disponible en <https://www.un.org/es/global-issues/human-rights> [Consultado el 11/06/2022]

Urbina, Ian. (2020) Océanos sin ley: Viajes a través de la última frontera salvaje. Editorial Capitán Swing.

RECOMENDACION SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO

Organización Marítima Internacional: [Listado de convenios de la OMI \(imo.org\)](https://www.imo.org)

- Business & Human Rights Resource and Human Rights at Sea: Web Platform – Centre’s Maritime Human Rights Reporting Platform: <https://old.business-humanrights.org/en/maritime-industry-and-human-rights> .
- Danish Shipping Association: Web Platform - Navigating Human Rights: <https://www.danishshipping.dk/en/policy/menneskerettigheder/> .
- Ethical Trading Initiative (2021) Human Rights Due Diligence in Freight Supply Chains - Event Report and Videos.

- Human Rights at Sea (2016) Introduction & Commentary to the 2011 UN Guiding Principles on Business and Human Rights and their Implementation in the Maritime Environment. <https://www.humanrightsatsea.org/wp-content/uploads/2015/05/HRAS-UNGP-Report-2016-low-res-dps.pdf>
- ILO (2019) Frequently Asked Questions about the Maritime Labour Convention 2006, 5th ed.
- Institute for Human Rights and Business, Danish Institute for Human Rights, Rafto Foundation for Human Rights (2019) The Ship Lifecycle: Embedding Human Rights from Shipyard to Scrapyard. https://www.ihrb.org/uploads/briefings/Ship_Lifecycle_June_19.pdf;
- Institute for Human Rights and Business, Danish Institute for Human Rights, Rafto Foundation for Human Rights (forthcoming: 2021) Ship Lifecycle Principles.

STANDARDS / GENERAL RESOURCES ON HUMAN RIGHTS DUE DILIGENCE

- ILO (2017) Tripartite Declaration of Principles Concerning Multinational Enterprises and Social Policy (MNE Declaration), 5th ed. https://www.ilo.org/empent/areas/mne-declaration/WCMS_570332/lang-en/index.htm#:~:text=The%20Tripartite%20declaration%20of%20principles,resp%20onsible%20and%20sustainable%20workplace%20practices.
- OECD (2018) Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct <https://www.oecd.org/investment/due-diligence-guidance-for-responsible-business-conduct.htm>
- OHCHR (2011) United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights. https://www.ohchr.org/documents/publications/guidingprinciplesbusinesshr_en.pdf
- OHCHR (2012) The Corporate Responsibility to Respect Human Rights: An Interpretative Guide. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/HR.PUB.12.2_En.pdf
- OHCHR (2014) Frequently Asked Questions on the Guiding Principles on Business and Human Rights. https://www.ohchr.org/Documents/Publications/FAQ_PrinciplesBusinessHR.pdf
- UN Global Compact: Human Rights Self-Assessment Tool. <https://globalcompactselfassessment.org/humanrights>
- UNDP (2020) Human Rights Due Diligence and COVID-19: Rapid Self-Assessment for Business. PRACTICAL GUIDANCE. <https://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/democratic-governance/human-rights-due-diligence-and-covid-19-rapid-self-assessment-for-business.html>