

Ment van der Zwan

Formación y titulación de los pescadores

El papel de los interlocutores sociales en la pesca marítima



Ment van der Zwan

Formación y titulación de los pescadores

El papel de los interlocutores sociales en la pesca marítima

Formación y titulación de los pescadores
El papel de los interlocutores sociales en la pesca marítima

Documento elaborado por Ment van der Zwan
bajo los auspicios del Comité de Diálogo Social
Sectorial para la Pesca Marítima de la Unión Europea

Pilar 1 del proyecto los *Pilares del Mar* 2017/2018

Este documento refleja la situación a fecha 1 de noviembre de 2018

Diemen, Países Bajos, diciembre de 2018



El proyecto *Pilares del Mar* ha sido financiado con el apoyo de la Comisión Europea. Esta publicación refleja únicamente las opiniones del autor, y la Comisión Europea no se considerará responsable del uso que se pueda hacer de la información recogida en la misma.

En memoria de
Jaap Bruin, Alan Fairburn, Arie van der Plas
y tantos otros pescadores que han fallecido en el mar

En sus relaciones con el resto del mundo, la Unión afirmará y promoverá sus valores e intereses y contribuirá a la protección de sus ciudadanos. Contribuirá a la paz, la seguridad, el desarrollo sostenible del planeta, la solidaridad y el respeto mutuo entre los pueblos, el comercio libre y justo, la erradicación de la pobreza y la protección de los derechos humanos, especialmente los derechos del niño, así como al estricto respeto y al desarrollo del Derecho internacional, en particular el respeto de los principios de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 3, apartado 5, del
Tratado de la Unión Europea

A diferencia del sector del transporte marítimo, no existe una norma única de la UE para la formación y certificación de pescadores en materia de salud y seguridad a bordo. Los requisitos de capacitación y certificación de seguridad de los Estados miembros para los pescadores son complicados y varían significativamente entre los Estados miembros. Esta complejidad es un obstáculo para la libre circulación de los pescadores y dificulta el cumplimiento de los requisitos legales de capacitación y certificación. Puede estar contribuyendo a la mano de obra ilegal y la explotación de los trabajadores en el sector pesquero.

Resumen del informe de Julio de 2018
Investigación para la Comisión PECH - Formación de pescadores

El Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima de la UE (SSDC-F) es una institución europea constituida de conformidad con el Artículo 152 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y lo mantienen activo en el marco de la Unión los siguientes interlocutores sociales europeos del sector de la pesca marítima:

**Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF)
Comité General del Cooperativismo Agrario en la Unión Europea (COGECA)
Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche)**



Índice

Listado de abreviaturas	11
Introducción	12
La seguridad marítima es clave	12
La eslora de los buques pesqueros	18
Fundamento jurídico	19
Fuentes del derecho internacional	20
Introducción.....	20
Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982.....	20
Código de conducta para la pesca responsable, 1995	22
Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 y la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966.....	24
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995.....	24
Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros, 2001.....	27
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 y directrices internacionales relacionadas.....	27
Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 y Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007	29
Fuentes del Derecho de la Unión Europea	31
Introducción.....	31
Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea	31
Directiva 89/391/CEE	33
Directiva 92/29/CEE	34
Directiva 93/103/CE.....	35
Directiva 97/70/CE.....	35
Directiva (UE) 2017/159	36
Directiva 2005/36/CE.....	38
Decisión (UE) 2015/799	39
Directiva 2008/106/CE.....	40
<i>Directiva 94/58/CE</i>	<i>43</i>
<i>Directiva 2001/25/CE</i>	<i>43</i>
<i>Directiva 2008/106/CE</i>	<i>44</i>
<i>Directiva 2012/35/UE.....</i>	<i>44</i>
Directiva 2005/45/CE.....	43

Las competencias de la Unión	45
Competencias de los interlocutores sociales	48
Formación para la mejora de la seguridad y la salud	48
Normas mínimas de la Unión sobre la formación, certificación y guardia para pescadores	57
La seguridad marítima en el ámbito de la pesca: estado de la cuestión.....	57
Llamada a la acción.....	58
Sugerencia de estructura para la legislación mínima de la Unión.....	62
Conclusiones	65
Agradecimientos	69
Anexo I	70
Anexo II	71
Anexo III	73
Anexo IV	77

Listado de abreviaturas

C125	Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966
C188	Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007
CCPR	Código de conducta para la pesca responsable, 1995
PPC	Política Pesquera Común
ZEE	Zona Económica Exclusiva
UE	Unión Europea
FAO	Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la
SMSSM	Agricultura
GT	Sistema mundial de socorro y seguridad marítima
OIT	Arqueo Bruto
OMI	Organización Internacional del Trabajo
kW	Organización Marítima Internacional
LOSC	kilovatio(s)
CTM	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982
EM	Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006
DO	Estado miembro(s)
R199	Diario Oficial de la CEE/CE/UE
REFOPE	Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007
	Réseau Européen pour la formation á la Pêche et l'Emploi
ODS	Red Europea para la Formación Pesquera y el Empleo
SFV	Objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas
	Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los
SOLAS	buques pesqueros, 1977
SSDC-F	Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974
STCW-S	Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima
	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y
STCW-F	guardia para la gente del mar, 1978
	Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia
TCE	para el personal de los buques pesqueros, 1995
TCEE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea
TUE	Tratado Constitutivo de la Comunidad Económica Europea
TFUE	Tratado de la Unión Europea
UNCLOS	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
	Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

Introducción

La seguridad marítima es clave

A pesar de que no disponemos de estadísticas globales, actualizadas y fiables, por todos es sabido que la pesca es una ocupación peligrosa si la comparamos con otras ocupaciones¹. Según las estadísticas sobre accidentes laborales publicada por Eurostat, la silvicultura y la pesca, consideradas conjuntamente, se encuentran en primera posición en cuanto a sectores peligrosos, ya que se les atribuye el 13,2% de un total de 3,876 accidentes laborales mortales en la Unión Europea en 2015.² Todavía hay muchos pescadores que resultan gravemente heridos o incluso pierden la vida mientras trabajan en el mar para ganarse la vida y servir a la sociedad mediante el suministro de alimentos. Según Efthimios E. Mitropoulos, antiguo Secretario General de la Organización Marítima Internacional (OMI): “La falta de normas aprobadas internacionalmente sobre educación, formación, competencia mínima y seguridad mínima de los buques ha costado a los pescadores, y seguirá costándoles, sus vidas, su propiedad y su sustento; seguirá provocando que sus familias pierdan a sus seres queridos de los que, en muchos casos, depende su supervivencia. Esta situación no puede continuar. [...] Aunque no sea posible eliminar los peligros propios de la naturaleza, sí es posible, con el compromiso adecuado de aquellos [...] responsables de regular la industria pesquera, hacerla más segura. Disponemos de los medios para hacerlo y ruego a las partes implicadas que hagan buen uso de ellos.”³ Incluso dentro de la Unión Europea (UE), los índices de ratificación/adhesión de los instrumentos legislativos acordados sobre seguridad marítima en el ámbito de la pesca son bajos, especialmente si los comparamos con instrumentos similares en el ámbito del transporte marítimo.

En virtud de lo anterior, la tarea más importante de los interlocutores sociales del sector pesquero a nivel de la Unión Europea (“empresarios y trabajadores”, en la jerga propia de la Unión) es fomentar la adopción de medidas por parte de los buques pesqueros que son necesarias para garantizar la seguridad marítima en

1 Preámbulo del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (C188).

2 Eurostat, *Estadísticas sobre accidentes laborales*, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Estadísticas_sobre_accidentes_laborales.

3 Efthimios E. Mitropoulos, en ese momento Secretario General de la OMI, en un discurso ante el Comité de Pesca de la FAO en marzo de 2007.

FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PESCADORES - EL PAPEL DE LOS INTERLOCUTORES SOCIALES EUROPEOS EN LA PESCA
relación con los siguientes elementos, entre otros:

- construcción, equipamiento y navegabilidad de los buques pesqueros;
- formación de los pescadores;
- dotación de los buques pesqueros;
- condiciones laborales de los pescadores; y
- prevención de abordajes.

Con el paso de los años, los interlocutores sociales, que trabajan conjuntamente en el Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima de la Unión (SSDC-F), han llevado a cabo su trabajo a través de diversos proyectos. En el contexto de este documento sobre la formación y titulación de los pescadores, cabe destacar los siguientes proyectos:

- El estudio sobre el reconocimiento mutuo de certificados en el sector de la pesca marítima en Europa, realizado entre 1998 y 2000, que derivó en el foro de debate de Bénodet (Francia) en octubre de 2000, en un informe final en diciembre de 2000⁴, y en la web REFOPE, que, desgraciadamente, no pudo mantenerse en el tiempo por falta de financiación.
- La publicación de la *Guía europea para la prevención de accidentes en el mar y la seguridad de los pescadores*, en mayo de 2007. La versión electrónica de esta guía sigue estando disponible en internet en dieciséis lenguas.⁵
- La firma de un acuerdo entre los interlocutores sociales sobre la implementación del *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (C188)* de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que se adoptó como directiva comunitaria en diciembre de 2016⁶.

Pero aún queda trabajo por hacer.

La comunidad internacional ha acordado tres Convenios que constituyen la piedra angular sobre la que establecer, en líneas generales, las normas de seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Estos son:

- el *Convenio internacional de Torremolinos sobre la seguridad de los barcos de pesca, 1977 (SBP)* de la OMI;

⁴ Véase: europeche.chil.me/european-council (hacer clic en el icono en la parte inferior de la página).

⁵ Véase: europeche.chil.me/handbook-safety.

⁶ Directiva (UE) 2017/159. Comunicación al Parlamento Europeo sobre la situación actual de la Política Pesquera Común y consulta sobre las posibilidades de pesca para 2019, Bruselas, 11 de junio de 2018, p. 5: “Un avance importante en la mejora de las condiciones de trabajo en la flota de la UE es la exitosa incorporación del Convenio sobre el trabajo en la pesca (C188) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) al Derecho de la Unión, como acordaron los interlocutores sociales de la UE. Dicho Convenio establece un instrumento único y coherente para mejorar las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los barcos pesqueros. Sin embargo, solo algunos Estados miembros han ratificado los convenios internacionales pertinentes para la pesca y aún no se ha finalizado la incorporación de dichas normas al Derecho de la Unión. Asegurar unas condiciones de trabajo, de salud y de seguridad dignas en los buques pesqueros es un objetivo que ocupa un lugar destacado en la agenda de la Comisión”.

- el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (STCW-F)* de la OMI; y
- el *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (C188)* de la OIT.

En la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 (UNCLOS)* se recoge que son los Estados de pabellón los responsables de tomar medidas en el marco de su propio derecho nacional que garanticen la seguridad en el mar teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables. Para ello, deben ratificar o adherirse a estos instrumentos e incorporarlos a su legislación nacional.

La tabla del Anexo I muestra que la UE y todos sus Estados miembros forman parte de UNCLOS, pero que solo una minoría de Estados miembros ha ratificado o se ha adherido a todos o algunos de estos tres convenios internacionales que constituyen la piedra angular sobre la que se establece la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Asimismo, la tabla muestra que la UE ha garantizado, no obstante, a través de las Directivas del Consejo 97/70/CE y 2017/159, que la SBP y el C188 son (serán) de aplicación en todos los Estados miembros, aunque la SBP solo se aplique a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, dejando a la mayoría de los barcos de pesca sin regular en términos de construcción, equipamiento⁷ y navegabilidad, y el C188 solo se aplique a los pescadores contratados, dejando al grupo relativamente grande de pescadores que trabajan por cuenta propia desprotegidos⁸. La tabla también muestra, lo que supone un vergonzoso contraste respecto del ámbito de la pesca, que una gran mayoría de los Estados miembros han ratificado o se han adherido a todos los convenios internacionales que constituyen la piedra angular sobre la que se establece la seguridad en el mar en el ámbito del transporte marítimo. Solo hay dos Estados miembros sin acceso al mar que no han ratificado el *Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (CTM)* hasta la fecha.

A estas alturas, de la tabla recogida en el Anexo I, 23 años (!) después de que se celebrara el acuerdo internacional, la mayoría de los Estados miembros, al menos los Estados costeros, tienen todavía que cumplir sus obligaciones internacionales como Estados de pabellón de buques pesqueros mediante la armonización de su legislación sobre seguridad marítima en el ámbito de la pesca con el STCW-F.⁹ En opinión de los interlocutores sociales, ha llegado el momento de

⁷ No obstante, véase la Directiva 93/103/CE relativa a los buques de pesca cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 15 metros (o cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 18 metros si ha sido ‘construido’ antes del 23 de noviembre de 1995; véase el artículo 2, apartados (b) y (c) para ver el significado exacto de ‘construido’).

⁸ Sin embargo, los pescadores que trabajan por cuenta propia, que se encuentran en el mismo barco que los pescadores contratados cuentan con la misma protección que los contratados (artículo 2, apartado 1 (b), del Anexo de la Directiva del Consejo (UE) 2017/159.

⁹ Algunos Estados miembros argumentan que para ellos no tiene sentido adherirse al STCW-F, dado que no cuentan con buques pesqueros de navegación marítima cuya eslora es igual o superior a 24 metros o equipados con una potencia de propulsión de 750 kilovatios o más, pero esa excusa no es válida según el

FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PESCADORES - EL PAPEL DE LOS INTERLOCUTORES SOCIALES EUROPEOS EN LA PESCA que la UE tome cartas en el asunto por varios motivos de peso.

En relación con los Estados miembros, la Unión tiene competencia exclusiva para legislar y adoptar actos vinculantes desde el punto de vista legal en el ámbito de la conservación de los recursos marinos biológicos¹⁰ y, por ello, ha adoptado una política pesquera común (PPC)¹¹ mediante un reglamento de aplicación directa. Asimismo, la Unión comparte su competencia legislativa con los Estados miembros sobre otras cuestiones pesqueras que los Tratados de Lisboa le confieren.¹²

Según el derecho internacional, UNCLOS en particular, la Unión debe garantizar que su PPC y demás instrumentos legislativos relacionados con la pesca, incluidos los llamados acuerdos de asociación de pesca sostenible con países terceros, no comprometan la seguridad marítima en su sentido amplio e internacional.¹³ O lo que es lo mismo, la Unión debe evitar que sus políticas pongan en peligro la integridad de la vida humana. En opinión de los interlocutores sociales, la mejor forma de lograrlo es a través de la aplicación de las normas acordadas internacionalmente dentro de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima en el ámbito de la pesca, especialmente dado que los índices de ratificación/adhesión por parte de los Estados miembros son excesivamente bajos. En cuanto al STCW-F, esta no es la única razón por la que la Unión debería hacerlo.

Una de las piedras angulares de la Unión es la libre circulación de personas. Por diversos motivos demográficos, económicos y pesqueros, los pescadores pueden tener que trabajar en buques pesqueros con diferentes Estados de pabellón de la Unión. Cada vez más, la tripulación a bordo de los buques pesqueros de los Estados miembros se compone, efectivamente, de diversas nacionalidades. La Directiva 2005/36/CE relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales se aplica a las ocupaciones marítimas, tales como la de los pescadores. Contribuye a promover el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los Tratados de Lisboa para

capítulo III del Convenio sobre formación básica de seguridad antes de embarcarse de aplicación a todos los pescadores en todos los buques pesqueros de navegación marítima. Véanse los artículo 1, puntos .7 y .8, y 3 del STCW-F donde se definen los 'buques pesqueros' - sin estas limitaciones - como "cualquier buque utilizado con fines comerciales para capturar peces u otros recursos vivos del mar", el 'buque pesquero de navegación marítima' se define como "un buque pesquero distinto de los que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas dentro de, o extremadamente adyacentes a, aguas protegidas o zonas en las que se aplica la normativa portuaria", y el Convenio se creó para aplicarse al "personal que sirve a bordo de buques de pesca de navegación marítima que pueden enarbolar el pabellón de una Parte". Dependiendo del rango, las limitaciones sí que se aplican a los requisitos del capítulo II del STCW-F sobre la titulación de patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores.

10 Artículo 3, apartado 1 (d), del *Tratado del Funcionamiento de la Unión Europea* (TFEU).

11 Reglamento actual (UE) N° 1380/2013.

12 TFEU, artículo 4, apartados 1 y 2 (d).

13 Véase también: Título II, Disposiciones de aplicación general, artículo 9, TFEU que dice así: "En la definición y ejecución de sus políticas y acciones, la Unión tendrá en cuenta las exigencias relacionadas con la promoción de un nivel de empleo elevado, con la garantía de una protección social adecuada, con la lucha contra la exclusión social y con un nivel elevado de educación, formación y protección de la salud humana".

eliminar los obstáculos a la libre circulación de personas y servicios entre Estados miembros, aunque no afecte en gran medida a los pescadores por la cantidad de trabas administrativas difíciles de solventar, pero no garantiza un nivel normalizado de formación para todos los pescadores que trabajan a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro. No obstante, contar con un nivel normalizado de formación es fundamental desde el punto de vista de la seguridad marítima porque, por ejemplo, las personas que trabajan codo con codo a bordo de un buque pesquero procedentes de distintos Estados miembros deben saber cuáles son las competencias de unos y otros para evitar accidentes. Solo hay una forma de conseguirlo y es a través de una formación y certificación normalizadas en toda la Unión. Por ello, es esencial definir los niveles mínimos comunes de formación para los pescadores comunitarios. Tomando como punto de partida el derecho internacional, UNCLOS en particular, las acciones llevadas a cabo a nivel de la Unión en el ámbito de la seguridad marítima deben ser coherentes con las reglas y normas acordadas internacionalmente. De este modo, los niveles deberían fundamentarse sobre las normas de formación ya acordadas a nivel internacional. Es más, no se debe menospreciar la importancia del hecho de que los pescadores se encuentren en igualdad de condiciones en el mercado laboral comunitario, especialmente si tenemos en cuenta que algunos Estados miembros tienen un exceso de pescadores y otros un déficit de estos. Los niveles mínimos comunes de formación para los pescadores no solo mejorarán la seguridad marítima, sino que también contribuirán a la libre circulación de los mismos.

Otro motivo bastante urgente para incorporar el STCW-F como instrumento comunitario recae sobre las disposiciones del control sobre el Estado rector del puerto del Convenio.¹⁴ Los buques pesqueros comunitarios que lleguen a un puerto extranjero de la UE que “cumpla con el STCW-F” podrían enfrentarse a requisitos de certificación que no puedan cumplir porque el Estado de pabellón no se haya adherido ni haya adoptado el STCW-F. Los buques pesqueros que operan en zonas económicas exclusivas de países terceros en el marco de los acuerdos de pesca de la UE podrían enfrentarse a problemas similares en el caso de que el país tercero forme parte del Convenio (como Mauritania, Marruecos o Noruega) pero el Estado de pabellón no. Por otro lado, teniendo en cuenta que estos acuerdos no respetan las obligaciones del Estado de pabellón mencionadas en este documento, dada la ausencia de legislación comunitaria apropiada y la negligencia de los Estados miembros a la hora de proteger sus intereses, los armadores corren el riesgo de tener que infringir la legislación del Estado de pabellón sobre la dotación segura de los buques pesqueros y la formación y titulación del personal a bordo de un buque pesquero en el momento en el que se les obligue a llevar pescadores locales a bordo.

Y, por último, pero no por ello menos importante, algo ya mencionado con

14 Véase: Artículo 8, concretamente el apartado 7, Regla I/4, y Regla I/7, punto .2, del STCW-F.

FORMACIÓN Y TITULACIÓN DE PESCADORES - EL PAPEL DE LOS INTERLOCUTORES SOCIALES EUROPEOS EN LA PESCA anterioridad, el STCW-F ofrece un sistema de reconocimiento de los certificados de competencia de los pescadores que es mucho menos complicado desde un punto de vista administrativo para estos, que suelen pasar breves periodos de tiempo en tierra que a menudo coinciden con fines de semana, que el sistema recogido en la Directiva 2005/36/CE. Dicho convenio ofrece a los pescadores mejores opciones para conseguir un empleo en los mercados laborales de la UE e internacional y, por tanto, mayor protección laboral.

Desde que iniciaron su trabajo sobre el reconocimiento mutuo de los certificados (véase la información anterior), los interlocutores sociales también han defendido la incorporación del STCW-F a la legislación comunitaria. A pesar del gran apoyo del Comité Económico y Social Europeo (CESE)¹⁵, hasta la fecha, este solo ha conducido a la Decisión del Consejo (UE) 2015/799 de 18 de mayo de 2015 que autoriza a los Estados miembros a formar parte del STCW-F de interés para la Unión Europea. Sin mucho éxito. Los Estados miembros no parecen tener muchas ganas “de hacer buen uso” de esta autorización¹⁶ y la Comisión Europea parecía reacia a dar un paso adelante durante mucho tiempo. Porque realmente, ¿los Estados miembros quieren menos Europa en lugar de más? Eso sería, sin duda, una simplificación excesiva de la realidad en términos políticos. Todavía necesitamos y deseamos que la UE continúe “entrometiéndose”.

Parece interesante, tal y como se recoge y se muestra en el Anexo I, que la comunidad internacional haya adoptado tres Convenios sobre seguridad en el mar en el ámbito del transporte marítimo que son similares a los mencionados Convenios sobre seguridad marítima en el ámbito de la pesca, incluido el *Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, 1978* (STCW-S). La UE ha incorporado el Convenio a su acervo en una etapa temprana y actualiza las Directivas relacionadas periódicamente. No hay excusa para hacer esta distinción entre trabajadores del mar y pescadores. No hay excusa para esta discriminación contra los pescadores que comparten los mares con los trabajadores del mar en todo el mundo, con una proporción de 24:1 (!).

En virtud de lo anterior, los interlocutores sociales desean llevar la iniciativa ellos mismos, si la Comisión no actúa próximamente, mediante la adhesión a un acuerdo de interlocutores sociales a nivel comunitario que debería aplicarse a través de una

15 En sus opiniones en relación con el Libro Verde y la propuesta de la Comisión Europea de una nueva PPC, el CESE indicó que las cualificaciones profesionales no se reconocían de forma sistemática en los distintos países de la UE y solicitó encarecidamente a la Comisión que considerara la adopción de un sistema de cualificaciones clave y reconocimiento de títulos comunes que animara a los pescadores a trasladarse de un país a otro y ayudara a prevenir el riesgo de accidentes. Véase: Diario Oficial (DO) C 18 p. 53 del 19-01-2011, punto 4.2.2, primer guion, p. 44 y DO C 181 p. 183 del 21-06-2012, puntos 3.12.1, 3.12.3 y 3.12.5, p. 192.

16 Desde su adopción en 1995, solo Bélgica, Dinamarca, Letonia, Lituania, Polonia, Portugal, Rumania y España han ratificado o se han adherido al Convenio. Bélgica, Polonia, Portugal y Rumania se adhirieron al Convenio después del 18 de mayo de 2015.

decisión del Consejo a propuesta de la Comisión Europea.¹⁷ Sin embargo, la Comisión opina que, en este caso, los interlocutores sociales no tienen competencia para hacer uso de las oportunidades legislativas ofrecidas por el *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (TFUE), ya que la educación y la formación profesional no están incluidas en la lista de cuestiones¹⁸ vinculada a la competencia estatutaria de los interlocutores sociales europeos. En este documento, los interlocutores sociales del sector de la pesca marítima rebaten la opinión de la Comisión, dado que tienen la competencia necesaria en el ámbito de “la mejora, en concreto, del entorno de trabajo, para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores” que es precisamente el objetivo del STCW-F, es decir, la mejora a través de la promoción de la salud de la vida en el mar¹⁹ (que es clave) en un sentido amplio.

La eslora de los buques pesqueros

Los buques pesqueros se suelen clasificar por su eslora. En este documento, como en la mayoría de instrumentos internacionales que definen este término, la *eslora (L)* se refiere al 96% de la eslora total en una flotación del 85% del puntal mínimo medido desde la línea de la quilla, o la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esa magnitud es mayor. En los buques proyectados con línea inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

Sin embargo, la Directiva 93/103/CE, mencionada en este documento, clasifica los buques pesqueros por su “eslora entre perpendiculares” sin ofrecer una definición del término. Los interlocutores sociales incluyeron una definición en su acuerdo sobre la implementación del C188: “*eslora entre perpendiculares (LBP)* se refiere a la distancia entre la perpendicular anterior y la perpendicular posterior; la perpendicular de proa deberá coincidir con la cara proel de la línea de flotación sobre la que se medirá la eslora (L); la perpendicular posterior deberá coincidir con el eje de la mecha del timón en esa flotación”.²⁰

Hablando de normas... Sería un lujo que la Unión clasificara los buques pesqueros de conformidad con las normas internacionales, es decir, basándose en la eslora (L), en lugar de hacerlo en la eslora entre perpendiculares (LBP), en la eslora total (LOA), en el tonelaje de registro bruto (GRT), que ya no está permitido en cualquier caso, o en el arqueo bruto (GT), en todo su *acervo*.²¹

17 Véase: TFUE, Artículo 155.

18 Véase: TFUE, Artículo 153.

19 Véase: Preámbulo al documento adjunto 1 del STCW-F.

20 Directiva (UE) 2017/159, Anexo, Artículo 1 (j).

21 Reglamento (UE) 2017/1130, Artículo 1: “Las definiciones de las características de los buques pesqueros establecidas en este Reglamento deben aplicarse a *todas las reglas de la Unión* relacionadas con la pesca”

Fundamento jurídico

El artículo 118a, apartado 1 del *Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea* y su sucesor, el artículo 153, apartado 1 (a), del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea*, desempeñan un papel fundamental en este documento.

El primero dice así: “Los Estados miembros deberán prestar especial atención a las mejoras alentadoras, especialmente en el entorno de trabajo, en relación con la salud y la seguridad de los trabajadores, y deberán fijarse como objetivo la armonización de las condiciones en este ámbito, mientras se mantienen las mejoras realizadas”.

El último dice así: “Para la consecución de los objetivos del artículo 151, la Unión apoyará y completará la acción de los Estados miembros en los siguientes ámbitos: (a) la mejora, en concreto, del entorno de trabajo, para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores; (b) [...]” “A tal fin, el Parlamento Europeo y el Consejo [...] podrá adoptar, [en este ámbito], mediante directivas, las disposiciones mínimas que tendrán que aplicarse progresivamente, teniendo en cuenta las condiciones y reglamentaciones técnicas existentes en cada uno de los Estados miembros. Tales directivas evitarán establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas.”²²

El artículo 151 dice así: “La Unión y los Estados miembros, teniendo presentes los derechos sociales fundamentales como los que se indican en la Carta Social Europea, firmada en Turín el 18 de octubre de 1961, y en la Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores, de 1989, tendrán como objetivo el fomento del empleo, la mejora de las condiciones de vida y de trabajo, *a fin de conseguir su equiparación* por la vía del progreso, una protección social adecuada, el diálogo social, el desarrollo de los recursos humanos para conseguir un nivel de empleo elevado y duradero y la lucha contra las exclusiones. A tal fin, la Unión y los Estados miembros emprenderán acciones en las que se tenga en cuenta la diversidad de las prácticas nacionales, en particular en el ámbito de las relaciones contractuales, así como la necesidad de mantener la competitividad de la economía de la Unión. Consideran que esta evolución resultará tanto del funcionamiento del mercado interior, que favorecerá la armonización de los sistemas sociales, como de los procedimientos previstos en los Tratados y de la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas” (la cursiva es nuestra).

(la cursiva es nuestra); Artículo 2, apartado 1: “La eslora de un buque debe ser la eslora total, definida como la distancia en línea recta entre los extremos de la proa y la popa”. Esto contradice la/s definición/es recogidas en la Directiva (UE) 2017/159 (!).

22 TFUE, Artículo 153, apartado 2 (b).

Fuentes del derecho internacional

Introducción

Este capítulo ofrece una breve visión general de los instrumentos internacionales relacionados, directa o indirectamente, con la formación de los pescadores para la seguridad de la vida y de los bienes en el mar. En el anexo II se incluye un resumen de los instrumentos internacionales sobre la seguridad marítima.

Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982

La larga y turbulenta historia de la libertad -derechos y obligaciones- de los mares culminó en 1982 en la *Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar* (UNCLOS), que entró en vigor el 16 de noviembre de 1994. En el curso de varios años, todos los Estados miembros de lo que ahora conocemos como la Unión Europea han pasado a formar parte de la Convención; la propia Unión Europea se adhirió el 1 de abril de 1998.

“La Convención del Derecho del Mar (LOSC) regula, con más o menos detalle, prácticamente toda posible actividad realizada en, sobre o bajo el mar.”²³ No obstante, este documento se centrará en las obligaciones internacionales de los Estados de pabellón de los buques pesqueros para garantizar la seguridad marítima de conformidad con el artículo 94 de la Convención y, en concreto, en la formación de pescadores.

Los buques pesqueros están sometidos a la jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón²⁴, que ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre estos buques²⁵. Dado que la jurisdicción del Estado de pabellón es exclusiva, la frase un tanto ambigua “cuestiones administrativas, técnicas y sociales” debe analizarse detenidamente para incluir

23 Robin R. Churchill, *La Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982*, en: Donald R. Rothwell et al (ed.), *The Oxford Handbook of the Law of the Sea*, Oxford, edición de bolsillo, 2017, p. 24.

24 UNCLOS, artículo 92, apartado 1.

25 UNCLOS, artículo 94, apartado 1.

cuestiones que afectan a la actividad del buque y así evitar lagunas en la normativa²⁶ y conflictos.

De manera particular, cada Estado asumirá la jurisdicción en virtud de su legislación nacional sobre cada buque pesquero que enarbole su pabellón y sobre su patrón, sus oficiales y su tripulación en relación con esas “cuestiones administrativas, técnicas y sociales”²⁷ y adoptará las medidas oportunas para estos barcos según sean necesarias para garantizar la seguridad marítima en lo que respecta, entre otras cuestiones a:

- la construcción, el equipamiento y las condiciones de navegabilidad²⁸;
- la dotación de los buques, las condiciones de trabajo y la capacitación de las tripulaciones, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales aplicables²⁹; y
- la utilización de señales, el mantenimiento de comunicaciones y la prevención de abordajes³⁰.

Tales medidas incluirán las necesarias para asegurar:

- que cada buque esté a cargo de un capitán y de oficiales debidamente cualificados, en particular en lo que se refiere a experiencia marinera, navegación, comunicaciones y maquinaria naval, y que la competencia y el número de los tripulantes sean los apropiados para el tipo, el tamaño, las máquinas y el equipo del buque³¹; y
- que el capitán, los oficiales y, en lo que proceda, la tripulación conozcan plenamente³² y cumplan los reglamentos internacionales aplicables que se refieran a la seguridad de la vida en el mar, la prevención de abordajes, la prevención, reducción y control de la contaminación marina y el mantenimiento de comunicaciones por radio³³.

Al tomar las medidas mencionadas, todo Estado de pabellón deberá actuar de conformidad con los reglamentos, procedimientos y prácticas internacionales generalmente aceptados y tomar las medidas necesarias para asegurar su

26 Richard A. Barnes, *Flag States*, en: Donald R. Rothwell *et al* (ed.), *op cit*, p. 314.

27 UNCLOS, artículo 94, apartado 2 (b).

28 UNCLOS, artículo 94, apartado 3 (a).

29 UNCLOS, artículo 94, apartado 3 (b).

30 UNCLOS, artículo 94, apartado 3 (c).

31 UNCLOS, artículo 94, apartado 4 (b).

32 Oxford Dictionary of English, [definición de la palabra ‘conversant’ en inglés]: “Familiar with or knowledgeable about something”.

33 UNCLOS, artículo 94, apartado 4 (c).

No obstante, el Estado de pabellón de un buque pesquero tiene estas obligaciones *únicamente* en relación con los buques pesqueros que realizan su actividad más allá de su propia zona económica exclusiva (ZEE), es decir, en la ZEE de otro Estado o en alta mar.³⁵ La ZEE es un área situada más allá del mar territorial y adyacente a este que no se extiende más allá de 200 millas marinas desde las líneas de base (línea de bajamar a lo largo de la costa) de un Estado ribereño en el que tiene derechos de soberanía para los fines de la pesca.³⁶ El mar territorial es una zona más allá del territorio de un Estado ribereño. La anchura del mar territorial no excederá las doce millas marinas a partir de las líneas de base del Estado ribereño. Esta limitación a las obligaciones de un Estado de pabellón podría constituir uno de los motivos por los que muchos Estados de pabellón se muestran reacios a ratificar o a adherirse a acuerdos internacionales, o a adoptarlos y aplicarlos en relación con normas que garantizan la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, si sus buques pesqueros no suelen operar en la ZEE de otro Estado, ya que, en principio, no tienen acceso a los recursos pesqueros de esa zona ni de alta mar. Dentro de sus aguas territoriales y de su ZEE, un Estado de pabellón es libre de tomar *o no* medidas relacionadas con la seguridad marítima, por ejemplo, respecto de la formación y la titulación del personal a bordo de buques pesqueros, basada o no en normas acordadas a nivel internacional. Las consecuencias de la política pesquera común en las obligaciones de los Estados de pabellón se tratarán en el apartado *El Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* en el capítulo *Fuentes del derecho de la Unión*.

Código de conducta para la pesca responsable, 1995

El *Código de conducta para la pesca responsable, 1995* de carácter voluntario de la FAO “fue adoptado por unanimidad el 31 de octubre de 1995 por la Conferencia de la FAO y ofrece el marco necesario para que en el ámbito de las iniciativas nacionales e internacionales se asegure una explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos, en consonancia con el medio ambiente”³⁷.

En virtud de la información mencionada anteriormente en el artículo 94 de UNCLOS, es importante comprender que, sin tener en cuenta la restricción debatida al final del apartado anterior, los Estados de pabellón de los buques pesqueros deberán garantizar la seguridad marítima mediante su legislación interna en relación con *cualquier* cuestión que afecte a la actividad del buque. Dado que no hay duda de

34 UNCLOS, artículo 94, apartado 5.

35 UNCLOS, artículo 86 en combinación con el artículo 5, 56, apartados 1 (a), y 58, apartado 2.

36 UNCLOS, artículo 55 en combinación con el artículo 57.

37 Preámbulo del Código, p. vi.

que las políticas pesqueras afectan a la actividad de los buques pesqueros, estas políticas deberían, por tanto, diseñarse de tal modo que no pongan en peligro la seguridad marítima o, lo que es lo mismo, que no entren en conflicto con la legislación que garantiza la seguridad marítima.

Al menos parece que la FAO ha comprendido este principio, ya que el *Código de Conducta para una Pesca Responsable, 1995* (CCPR), que hace caso omiso de esta limitación a las obligaciones de los Estados de pabellón, recomienda que:

- los Estados deberían velar por que las instalaciones y equipos de pesca, así como todas las actividades pesqueras, ofrezcan condiciones de trabajo y de vida seguras, sanas y justas y cumplan las normas internacionalmente acordadas adoptadas por las organizaciones internacionales pertinentes³⁸;
- los Estados deberían velar por la aprobación de normas de salud y seguridad para todo el personal empleado³⁹ en las operaciones de pesca. Dichas normas deberían ajustarse por lo menos a las exigencias mínimas de los acuerdos internacionales pertinentes sobre las condiciones de trabajo y servicio⁴⁰;
- los Estados deberían mejorar, por medio de programas de formación y capacitación, la preparación y competencia de los pescadores y, cuando proceda, sus cualificaciones profesionales. Dichos programas deberían tener en cuenta las normas y directrices acordadas internacionalmente⁴¹; y que
- los Estados de pabellón deberían velar por que los buques pesqueros y los pescadores cumplan los requisitos de seguridad adecuados de conformidad con los convenios internacionales, los códigos de prácticas acordados internacionalmente y las directrices voluntarias⁴².

Dentro del alcance y el contexto del Código, estas recomendaciones dejan claro que una verdadera política pesquera responsable no solo incluye medidas para la conservación de los recursos biológicos marinos, sino que también integra o tiene en cuenta medidas que cumplen con las normas de seguridad en el mar, incluidas aquellas relacionadas con la formación y titulación de los pescadores y con las condiciones dignas de trabajo y vida a bordo de buques pesqueros.⁴³ En otras palabras, las políticas pesqueras deberían ser coherentes con las políticas sobre seguridad en el mar con el fin de evitar peligros involuntarios en materia de salud y

38 Apartado 6.17 del Código.

39 Tanto trabajadores como empleados por cuenta propia.

40 Apartado 8.1.5 del Código.

41 Apartado 8.1.7 del Código.

42 Apartado 8.2.5 del Código.

43 Véase también: Olafur Hannibalsson, Gudrun Petursdottir, Jeremy M.M. Turner, *Seguridad en el mar como parte integrante de la ordenación pesquera*, FAO, Roma, 2001, Circular de Pesca No. 966; y Gunnar Knapp, Tesis Doctoral, *International Commercial Fishing Management Regime Safety Study: Synthesis of Case Reports*, FAO, Roma, 2016, Circular de Pesca y Acuicultura FIRO/C1073.

Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966 y la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966

El *Convenio sobre los certificados de competencia de pescadores, 1966* (C125) de la OIT entró en vigor el 15 de julio de 1969. En la actualidad, dentro de la UE, está en vigor en: Bélgica, Francia y Alemania.⁴⁵ La OIT le ha conferido la condición de “pendiente de revisión”, lo que demuestra que el Convenio está desfasado. Por este motivo, en adelante, este documento no tendrá en cuenta el C125.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995

El *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995* (STCW-F) de la OIT entró en vigor el 29 de septiembre de 2012. En la actualidad, dentro de la UE, está en vigor en: Bélgica, Dinamarca, Letonia, Lituania, Polonia, Portugal, Rumania y España.⁴⁶ Una gran mayoría de los actuales Estados miembros de la Unión Europea participaron en la Conferencia que llevó a la adopción del Convenio.

El texto adoptado el 10 de julio de 1995 consiste del Acta final de la Conferencia internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, documento adjunto 1, que constituye el actual Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995, y documento adjunto 2, Resoluciones adoptadas en la Conferencia. Las partes del Convenio tomaron nota del “Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, 1978” y expresaron su deseo de “**promover la seguridad de la vida humana y los bienes en el mar**, y la protección del medio marino, estableciendo, de acuerdo con las normas internacionales de formación, titulación y guardia para el personal enrolado⁴⁷ a bordo de los buques pesqueros”⁴⁸ (la cursiva es nuestra).

El texto del documento adjunto 1 consiste de 15 artículos y un anexo dividido en cuatro capítulos, a los que se han añadido tres apéndices. El capítulo I contiene las disposiciones generales, el capítulo II contiene disposiciones sobre la titulación de patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores, el capítulo III contiene

44 Véase: TFUE, Artículo 9.

45 Véase: Web de la OIT (www.ilo.org), Normas laborales, C188, Ratificaciones por país (pie de página).

46 Véase: Web de la OMI (www.imo.org), Convenios (pie de página), Estado de los Convenios.

47 Tanto trabajadores como empleados por cuenta propia.

48 Preámbulo del STCW-F.

disposiciones sobre formación básica de seguridad antes de embarcarse para *todo* el personal del barco, y el capítulo IV contiene disposiciones sobre guardia. Los apéndices ofrecen modelos de títulos y de refrendos de estos.

Los 15 artículos establecen disposiciones sobre (1) obligaciones generales, (2) definiciones, (3) ámbito de aplicación, (4) comunicación de información, (5) otros tratados e interpretación, (6) titulación, (7) disposiciones de carácter nacional, (8) inspección, (9) fomento de la cooperación técnica, (10) enmiendas, (11) firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión, (12) entrada en vigor, (13) denuncia, (14) depositario, y (15) idiomas.

En sus diez reglas, el capítulo I del anexo establece (1) definiciones, (2) aplicación, (3) certificados y refrendos, (4) procedimientos de inspección, (5) comunicación de información, (6) procedimientos administrativos relacionados con la titulación, (7) reconocimiento de títulos, (8) disposiciones transitorias, (9) dispensas, y (10) equivalencias.

Los capítulos II-IV del anexo establecen los requisitos mínimos en relación con:

- formación y titulación de oficiales náuticos (es decir, patrones y oficiales encargados de la guardia de navegación) a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, que desarrollan su actividad en aguas limitadas⁴⁹;
- formación y titulación de oficiales náuticos a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, que desarrollan su actividad en aguas más allá de las aguas limitadas (es decir, en aguas sin límites);
- formación y titulación de oficiales de máquinas a bordo de buques pesqueros cuya potencia propulsora principal sea igual o superior a 750 kilovatios (kW);
- formación y titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM⁵⁰;
- formación básica de seguridad antes de embarcarse para todo el personal del buque pesquero; y
- guardia.

En el anexo III de este documento se incluye un listado de conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los pescadores.

Aparte de las disposiciones sobre la titulación de los pescadores y los requisitos

49 Anexo 1 de la Resolución A.539(13) adoptada por la OMI: "*Las aguas limitadas se refieren a aquellas aguas con límites definidos por la Administración [del Estado de pabellón] dentro de las cuales se considera que existe un grado de seguridad que permite fijar las normas de competencia y titulación aplicables a los patrones y tripulantes de buques pesqueros a un nivel inferior al requerido cuando el buque presta servicio fuera de dichos límites. Al determinar la extensión de las aguas limitadas, la Administración tendrá en cuenta los siguientes factores: (1) el tamaño del buque pesquero correspondiente; (2) la distancia respecto de un puerto de refugio; (3) los dispositivos electrónicos indicadores de situación; (4) los dispositivos de salvamento y equipos de comunicación; (5) los sistemas de radioavisos meteorológicos; (6) las condiciones meteorológicas habituales en las aguas; (7) las limitaciones impuestas por la formación de hielo; (8) los peligros propios de la navegación; y (9) las condiciones de tráfico*".

50 Sistema mundial de socorro y seguridad marítima del SMSSM.

para obtener los títulos, otro activo importante del Convenio es la posibilidad de reconocimiento por un Estado de pabellón signatario del mismo de los títulos expedidos por otra parte del Convenio o bajo su autoridad. Para los pescadores, el procedimiento de reconocimiento es mucho menos tedioso y requiere menos tiempo que la Directiva 2005/36/CE, ya que solo se basa en el análisis de los títulos sin tener que completar un periodo de adaptación de hasta tres días de duración o tener que hacer un examen de aptitud que a menudo conlleva tener que seguir un programa de formación completo o parcial del Estado de pabellón. En cambio, el Estado de pabellón que realiza el reconocimiento se asegurará de que el Estado responsable de la expedición cumple plenamente las prescripciones relativas a las normas de competencia y a la expedición y refrendo de títulos.⁵¹ Esto se suele hacer mediante un acuerdo bilateral entre el Estado de pabellón y el Estado responsable de la expedición que establece, entre otras cuestiones, la inspección de las instalaciones donde se imparte la formación.

Las nueve resoluciones del documento adjunto 2 están relacionadas con (1) la formación de los radiooperadores del Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM), (2) formación relacionada con el simulador de radar, (3) directrices y recomendaciones para el personal de los buques pesqueros, (4) formación de estibadores a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, incluida en anexo una recomendación sobre dicha formación, (5) formación del personal de los buques pesqueros en materia de técnicas de supervivencia personal, incluida en anexo una guía para dicha formación, (6) formación y titulación de personal a bordo de buques pesqueros grandes, (7) requisitos para los oficiales encargados de la guardia de máquinas y de las disposiciones sobre la guardia, (8) promoción de la participación de las mujeres en la industria pesquera, y (9) relaciones humanas. Las resoluciones 3, 4, 6 y 7 han desencadenado en la edición de 2001 del *Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros* de FAO/OIT/OMI.

En la actualidad, el Convenio está siendo objeto de una revisión exhaustiva “con el fin de alinear [sus] normas [...] con la situación actual de la industria pesquera y dar acceso a un instrumento eficaz, que ayudará a abordar los retos significativos a los que se enfrenta este sector”⁵². Se espera que esta revisión culmine en la publicación de un texto actualizado en 2020, tras la cual se iniciarán los procedimientos de adopción, que llevarán a una posible adopción de las enmiendas en 2023.

51 STCW-F, capítulo I, regla 7, apartado 1.

52 <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/STCW-F-Convention.aspx>

Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros, 2001

Como ya se ha mencionado, las resoluciones 3, 4, 6 y 7 adoptadas en la Conferencia internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los barcos pesqueros, 1995 llevaron a la edición de 2001 del documento guía, emitido por la FAO, la OMI y la OIT.

El documento ofrece directrices exhaustivas sobre la formación de pescadores que trabajan a bordo de pequeños barcos pesqueros (de eslora inferior a 12 metros) abiertos y con cubierta, barcos pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros pero inferior a 24 metros o barcos pesqueros cuya potencia propulsora principal sea inferior a 750 kilovatios, y a bordo de barcos pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o cuya potencia propulsora principal sea igual o superior a 750 kW. Se trata, por tanto, de un documento importante para el desarrollo de formación adecuada para pescadores que, al mismo tiempo, resuelve las lagunas que dejó el Convenio STCW-F sobre barcos pesqueros de eslora inferior a 24 metros o con una potencia propulsora inferior a 750 kW. El documento también desarrolla las normas recogidas en el STCW-F.

Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 y directrices internacionales relacionadas

El *Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977* (SBP) de la OMI modificado por el *Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de 1993 relacionado con el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977* aún no ha entrado en vigor (!). Los únicos Estados miembros que son Estados contratantes del Acuerdo de Ciudad del Cabo son Dinamarca, Alemania y Países Bajos^{53, 54}. No obstante, este convenio, que aborda principalmente la seguridad en la construcción, el equipamiento y la navegabilidad de los buques pesqueros, que solo aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, se ha adoptado en el acervo comunitario a través de la Directiva 97/70/CE (véase el apartado *Fuentes del derecho de la Unión*).

El capítulo VIII, Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos, reglas 3 y 4, del anexo del convenio exige y establece normas para: llamadas y ejercicios periódicos; formación e instrucciones impartidas a bordo; y formación para casos de emergencia.

53 Véase: Web de la OMI (www.imo.org), convenios (pie de página), situación de los convenios.

54 Los siguientes Estados miembros de la UE: Bulgaria, Croacia, Dinamarca, Francia, Alemania, Irlanda, Italia, Lituania, Países Bajos, España y Suecia son Estados contratantes del Protocolo de 1993.

Además del SBP, la FAO, la OIT y la OMI han publicado conjuntamente en dos partes, A y B, el *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, 2005* de carácter voluntario. La parte A lleva el subtítulo de *Directrices prácticas de seguridad e higiene*. Se aplica a todos los buques pesqueros, pero hace una distinción entre los buques pesqueros con cubierta y sin cubierta de eslora inferior a 12 metros, por un lado, y los buques pesqueros de eslora igual o superior a 12 metros, por otro. En la Sección I Generalidades, capítulo 3, proporciona directrices sobre la instrucción, formación, conocimientos sobre seguridad y cuestiones conexas. La parte B lleva el subtítulo *Prescripciones de seguridad e higiene para construcción y equipamiento de buques pesqueros*. Se aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros. El capítulo VIII sobre casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos ofrece directrices para la formación de pescadores a bordo de tales buques pesqueros.

Las organizaciones también han publicado conjuntamente las *Directrices voluntarias para el diseño, la construcción y el equipamiento de buques pesqueros pequeños, 2005*. La idea es que estas directrices se apliquen a los buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 24 metros. Sin embargo, la publicación no recoge directrices para la formación y titulación de pescadores a bordo de los buques pesqueros en los que se aplica.

Por último, las organizaciones han publicado conjuntamente las *Recomendaciones de seguridad para buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y buques pesqueros sin cubierta, 2012*. La publicación recoge recomendaciones para la seguridad en el diseño, la construcción y el equipamiento de tales buques pesqueros. El capítulo 12 contiene recomendaciones de formación para el patrón y el resto de la tripulación.⁵⁵

Al contrario que su equivalente en el ámbito del transporte marítimo, que está mucho más desarrollado, el Convenio no requiere del establecimiento por parte del armador o del patrón de una lengua de trabajo apropiada que garantice la actuación eficaz de la tripulación en cuestiones de seguridad. En virtud del *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974* en su versión modificada (SOLAS), cada trabajador del mar deberá poder entender y, en su caso, dar órdenes e instrucciones e informar a sus superiores en esa lengua de trabajo. Si la lengua de trabajo no es una lengua oficial del Estado cuyo pabellón enarbola el buque, todos los planes y listados que deban exhibirse deberán incluir una traducción a la lengua de trabajo.⁵⁶

55 Capítulo 12, Dotación, formación y competencia, pp. 69-70, y anexo XXXIII, Directrices sobre formación básica de seguridad antes de embarcarse, pp. 245-246.

56 SOLAS, capítulo V - Seguridad de la navegación, regla 14 - Dotación de los buques, apartado 3.

Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 y Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007

El *Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007*(C188) de la OIT entró en vigor el 16 de noviembre de 2017. Entró en vigor para los siguientes Estados miembros de la UE: Estonia, Francia y Lituania.⁵⁷ El Convenio se ha incorporado al derecho comunitario a través de la Directiva (UE) 2017/159 para pescadores contratados o que trabajan en el marco de una relación laboral.

El Convenio establece unas normas mínimas en materia de condiciones de vida y trabajo a bordo de buques pesqueros. No solo incluye buques pesqueros comerciales que operan en el mar, sino también aquellos buques comerciales que operan en ríos, lagos y canales. La pesca de subsistencia y recreativa quedan excluidas del ámbito de aplicación del Convenio. Asimismo, engloba a todos los pescadores (y pescadoras) que trabajan a bordo de buques, independientemente de su condición jurídica (armador, empleado, empleado por cuenta propia, pescador a la parte, pescador independiente, socio en una asociación, miembro de una cooperativa, etc.) e independientemente del tipo de remuneración que reciba por su trabajo (salario, una parte de (las ganancias de) las capturas, o una combinación de las anteriores).

Además, este Convenio exige a los pescadores que se hayan formado, pero no establece normas de formación y titulación. Del extenso trabajo desarrollado por la Oficina Internacional del Trabajo de la OIT se desprende que el C188 se diseñó con el fin de no interferir con el contenido de las normas y directrices internacionales ya existentes.⁵⁸ En virtud de todo lo anterior, nadie debería sorprenderse por el hecho de que la *Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007* (R199), por tanto, “confirme” que los miembros de la OIT “tienen en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la formación y competencias de [los pescadores] a la hora de determinar las competencias exigidas para ejercer las funciones de patrón, oficial de cubierta, maquinista y otras funciones a bordo de buques pesqueros”.⁵⁹ Aunque las recomendaciones de la OIT constituyen instrumentos no vinculantes, siguen aportando directrices importantes sobre la adopción de los convenios de la OIT que no deberían desestimarse a la ligera. Los Estados que lo ratifican deberían, por tanto, tomar en la debida consideración la adopción del C188 de conformidad con la R199.

Todos los buques pesqueros, independientemente de su tamaño, del tiempo que pasen en el mar de forma ininterrumpida o de su distancia respecto de la costa, deben estar bajo el control de un patrón cualificado.⁶⁰ Esta responsabilidad general

57 Véase: Web de la OIT (www.ilo.org), Normas del trabajo, C188, ratificaciones por país (pie de página).

58 Véase: *The Making of C188* en la web de la OIT.

59 R199, punto 11 (a).

60 C188, artículo 13 (a).

del armador del buque de pesca conlleva que el patrón debe haber recibido formación para conseguir las cualificaciones o competencias que le permitan navegar de forma segura y operar el buque bajo su control y someterse a examen.

Para cada buque pesquero de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá establecer un nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando tanto el número de pescadores como las cualificaciones que se les debe exigir a estos.⁶¹ Este requisito *no* está relacionado con la *actividad* segura del buque, solo con la *navegación* segura, e implica que, además del patrón, otros pescadores a bordo deben estar cualificados y haber recibido formación también con el fin de adquirir las cualificaciones o competencias que les permitirán navegar el buque de forma segura y someterse a examen. Los pescadores mencionados en este punto podrían sustituir al patrón, a los oficiales de cubierta, a los maquinistas, a los radiooperadores y a los estibadores responsables de la guardia.

Cada buque pesquero deberá llevar, además, al menos un pescador a bordo cualificado o formado en primeros auxilios y otras formas de atención sanitaria y que cuenta con los conocimientos necesarios para utilizar el equipo médico y los suministros para el buque y la tripulación correspondiente.⁶²

Bajo el título *Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales*, el Convenio exige adicionalmente que los pescadores hayan recibido formación en la manipulación de los tipos de arte de pesca que vayan a utilizar y sobre los conocimientos de las actividades pesqueras en las que vayan a participar⁶³, así como que cada pescador que trabaje a bordo de buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan en el mar más de tres días deberán haber recibido formación básica de seguridad (antes de embarcarse) aprobada por la autoridad competente.⁶⁴

Por último, el Convenio exige formación e instrucción a bordo para todos los pescadores en materia de prevención de accidentes laborales, enfermedades profesionales y riesgos relacionados con el trabajo⁶⁵, y que todos los pescadores a bordo de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que suelen permanecer en el mar durante más de tres días estén suficiente y razonablemente familiarizados con el equipamiento y el funcionamiento de este, incluidas las medidas relevantes de seguridad, antes de utilizar el equipamiento o de participar en las actividades correspondientes⁶⁶.

61 C188, artículo 14, apartado 1 (a).

62 C188, artículo 29 (b).

63 C188, artículo 31, apartado 1 (b).

64 C188, artículo 32, apartado 3 (b).

65 C188, artículos 8, apartado 2 (c), y 31, apartado 1 (a).

66 C188, artículo 32, apartado 3 (c).

Fuentes del Derecho de la Unión Europea

Introducción

Este capítulo ofrece una breve visión general de los instrumentos jurídicos de la Unión Europea relacionados, directa o indirectamente, con la formación de los pescadores para la seguridad de la vida y de los bienes en el mar. En el anexo II se incluye una visión general de los instrumentos de la Unión sobre la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.

Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

La política de pesca de la Unión se establece en la Tercera Parte, Título III del TFUE. Los objetivos de la política agrícola común serán, *entre otros*, "incrementar la productividad del [sector pesquero], fomentando el progreso técnico, asegurando el desarrollo racional de la producción del [sector pesquero], así como el empleo óptimo de los factores de producción, en particular, de la mano de obra; [...] garantizar así un nivel de vida equitativo a la población del [sector pesquero], en especial, mediante el aumento de la renta individual de los que trabajan en el [sector pesquero]".⁶⁷ Aunque, valiéndonos de la imaginación, la realización óptima del trabajo como factor de producción para garantizar un nivel de vida justo podría conllevar la protección de la seguridad de los pescadores, la implantación real de este objetivo en el marco de la política pesquera común demuestra que tal interpretación resulta demasiado descabellada.⁶⁸ La seguridad marítima en el ámbito de la pesca no es uno de los objetivos de la política del sector pesquero de la Unión. Protege a los peces, no a los pescadores.

El Reglamento (UE) N° 1380/2013 sobre la política pesquera común, sin embargo, ofrece a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, con algunas restricciones, acceso igualitario a las aguas y recursos en todas las aguas bajo

⁶⁷ TFUE, artículo 39, apartados 1 (a) y (b).

⁶⁸ *Safety at sea in fishing, Europe's underachievement (Seguridad marítima en el ámbito de la pesca, el fracaso de Europa)* el informe del SSDC-F anexo a su carta de 15 de septiembre de 2014 a D. Jean-Claude Juncker, en aquel momento presidente electo de la Comisión Europea, sobre responsabilidades sociales en el sector pesquero marítimo y el papel de la Unión Europea (europeche.chil.me/download-doc/57847).

la soberanía o jurisdicción de los Estados miembros ("Aguas comunitarias") a excepción de las aguas adyacentes a determinados territorios de ultramar de los Estados miembros.⁶⁹ Además, la Unión hace uso de su competencia implícita para firmar acuerdos de acceso a pesquerías con países terceros. Como consecuencia, ahora que los buques pesqueros pueden operar, en principio, en aguas territoriales y ZEE de otros Estados miembros y en ZEE de países terceros, ya no pueden reclamar que no tienen obligaciones de los Estados de pabellón en virtud de la legislación internacional debido a la limitada relevancia para la pesca de estas obligaciones, tal y como se recoge al final del apartado sobre el *Derecho del mar* del capítulo *Fuentes del derecho internacional*. A la vista de esto, el resto de este artículo asume que los Estados miembros tienen obligaciones de los Estados de pabellón en virtud del derecho internacional sobre toda su flota pesquera.

La política de transporte de la Unión se establece en la Tercera Parte, Título VI del TFUE. El Parlamento Europeo y el Consejo establecerán las medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo.⁷⁰

La política social de la Unión se establece en la Tercera Parte, Título X del TFUE. La Unión y los Estados miembros, teniendo presentes derechos sociales fundamentales como los que se indican en la *Carta Social Europea* firmada en Turín el 18 de octubre de 1961, y en la *Carta comunitaria de los derechos sociales fundamentales de los trabajadores*, de 1989 tendrán como objetivo el fomento del empleo, la mejora de las condiciones de vida y de trabajo, a fin de conseguir su equiparación por la vía del progreso, una protección social adecuada, el diálogo social, el desarrollo de los recursos humanos para conseguir un nivel de empleo elevado y duradero y la lucha contra las exclusiones.⁷¹

Para la consecución de estos objetivos sociales, la Unión apoyará y completará la acción de los Estados miembros, *entre otros*, en el ámbito de la "mejora, en concreto, del entorno de trabajo, para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores."⁷² Las disposiciones adoptadas en virtud del presente artículo no impedirán a los Estados miembros mantener o introducir medidas de protección más estrictas compatibles con los Tratados.⁷³

La política social ofrece a los empresarios y trabajadores ("interlocutores sociales") a nivel de la Unión, la competencia para firmar relaciones contractuales, incluidos acuerdos. La aplicación de los acuerdos celebrados a nivel de la Unión se realizará, ya sea según los procedimientos y prácticas propios de los empresarios y trabajadores de los Estados miembros o en el ámbito de la mejora en particular del

69 Reglamento (UE) N° 1380/2013, artículo 5 junto con el artículo 4, apartado 1 (1).

70 TFEU, artículo 91, apartado 1 (c), junto con el artículo 100, apartado 2.

71 TFUE, artículo 151, primer apartado.

72 TFUE, artículo 153, apartado 1 (a).

73 TFUE, artículo 153, apartado 4, segundo guion.

entorno de trabajo para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores, a petición conjunta de las partes firmantes, mediante una decisión del Consejo adoptada a propuesta de la Comisión. Se informará al Parlamento Europeo.⁷⁴

La política de educación, formación profesional, juventud y deporte de la Unión se establece en la Tercera Parte, Título XII del TFUE. La política no pretende mejorar el entorno de trabajo para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores, ni pretende la armonización de la educación o de la formación profesional entre los Estados miembros.

Directiva 89/391/CEE

DIRECTIVA DEL CONSEJO de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (89/391/CEE)

La base legal para esta Directiva fue el artículo 118a del TCEE. El primer apartado de ese artículo dice: "Los Estados miembros procurarán promover la mejora, en particular, del medio de trabajo, para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores, y se fijarán como objetivo la *armonización de las condiciones*, existentes en ese ámbito dentro del progreso" (la cursiva es nuestra). La base jurídica actual para esta Directiva es el artículo 153, apartado 1 (a), del TFUE: "Para la consecución de los objetivos de [la política social de la Unión], la Unión apoyará y completará la acción de los Estados miembros en el [ámbito] de la mejora, en concreto, del entorno de trabajo, para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores." La Directiva se aplica a los trabajadores; el término "trabajador" se define como "cualquier persona empleada por un empresario, incluidos los trabajadores en prácticas y los aprendices, con exclusión de los trabajadores al servicio del hogar familiar", mientras que el término "empresario" se refiere a "cualquier persona física o jurídica que sea titular de la relación laboral con el trabajador y tenga la responsabilidad de la empresa y/o establecimiento."

Entre los principios generales sobre otros temas de seguridad y salud, la Directiva contiene principios generales relativos a la formación en seguridad y salud de los trabajadores. Estos principios son aplicables a todas las Directivas en las que se basa esta. El empresario es el responsable de la formación relacionada con la seguridad y la salud de sus trabajadores y debe hacerse cargo del coste de la formación.⁷⁵ Los trabajadores a los que se refiere deben recibir formación en los temas siguientes: (a) primeros auxilios; (b) lucha contra incendios; (c) evacuación; y (d) características específicas de sus estaciones de trabajo o trabajos. La formación debe adaptarse para tener en cuenta los nuevos riesgos o los que hayan sufrido cambios, y repetirse

⁷⁴ TFEU, artículo 155.

⁷⁵ Directiva 89/391/CEE, artículos 6, apartado 1, y 12, apartado 4.

periódicamente si fuera necesario.⁷⁶ La formación a la que hace referencia el apartado (d) debe realizarse durante la jornada laboral.⁷⁷ Es responsabilidad de cada trabajador velar todo lo que sea posible por su propia seguridad y salud y la de otras personas afectadas por sus actos u omisiones en el trabajo según su formación y las instrucciones dadas por su superior.⁷⁸

Directiva 92/29/CEE

DIRECTIVA DEL CONSEJO 92/29/CEE de 31 de marzo de 1992 relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques

La base jurídica actual para esta Directiva es el artículo 153, apartado 1 (a), del TFUE⁷⁹. Algunas de las disposiciones de esta Directiva están muy obsoletas porque siguen utilizando tonelaje de registro bruto para clasificar los buques mientras que esta medición del volumen ha sido sustituida por arqueo bruto en virtud del *Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969* de la OMI que entró en vigor el 18 de julio de 1982, mientras que las normas tenían que aplicarse a todos los buques antes del 18 de julio de 1994... La Directiva se refiere a los trabajadores; el término "trabajador" se define como "cualquier persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque, así como las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión de los pilotos de puerto y del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque atracado en el muelle" (por tanto, incluye a los pescadores que no son asalariados, pescadores por cuenta propia y pescadores a la parte).

Además de las disposiciones sobre medicamentos y material médico, el local de cuidados médicos, y médico, la Directiva exige que: (a) todas las personas destinadas a trabajos de a bordo reciban durante su formación profesional marítima una formación básica relativa a las medidas de asistencia médica y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica; y (b) el capitán y el trabajador o los trabajadores en los que aquél, en aplicación de la letra b) del apartado 1 del artículo 4, hubiere delegado el uso del botiquín, reciban una formación específica actualizada periódicamente, por lo menos cada cinco años, que tenga en cuenta los riesgos y las necesidades específicas de las diferentes categorías de buques y se atenga a las orientaciones generales definidas en el anexo V de la directiva.⁸⁰

76 Directiva 89/391/CEE, artículo 12, apartado 1.

77 Directiva 89/391/CEE, artículo 12, apartado 4.

78 Directiva 89/391/CEE, artículo 13, apartado 1.

79 Originalmente TCEE, artículo 118a.

80 Directiva 92/29/CEE, artículo 5, subapartados 2 y 3.

Directiva 93/103/CE

Directiva 93/103/CE del Consejo, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (decimotercera Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE)

La base jurídica actual para esta Directiva es el apartado 1 (a) del artículo 153 del TFUE⁸¹. La Directiva se aplica a un "trabajador"; el término "trabajador" se define como "cualquier persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque [pesquero], así como las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión de los pilotos de puerto y del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque [pesquero] atracado en el muelle" (por tanto, incluye a los pescadores que no son asalariados, pescadores autónomos y pescadores a la parte).

Además de otros requisitos de seguridad y salud, la Directiva proporciona formación de los trabajadores y formación especializada de personas que pudieran estar al mando de un buque. Los trabajadores deberán recibir una formación adecuada en cuanto a la salud y la seguridad a bordo de los buques y, en particular, sobre la prevención de accidentes. La formación se referirá, en particular, a la lucha contra incendios, a la utilización de los medios de salvamento y supervivencia y, para los trabajadores que lo necesiten, a la utilización de los artes de pesca y de los equipos de tracción, así como a los diferentes métodos de señalización, en particular gestual. Dicha formación será objeto de las actualizaciones que las modificaciones de las actividades a bordo hagan necesarias.⁸² Toda persona que pueda estar al mando en un buque deberá recibir una formación especializada sobre (a) prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y medidas que deben tomarse en caso de accidente y (b) estabilidad del buque y mantenimiento de la misma en cualesquiera condiciones previsibles de carga y durante las operaciones de pesca; y (c) navegación y comunicación por radio, incluidos los procedimientos.⁸³

Directiva 97/70/CE

Directiva 97/70/CE del Consejo de 11 de diciembre de 1997 por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros

La base jurídica para esta Directiva es el apartado 2 del artículo 100 del TFUE⁸⁴: El Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para la navegación marítima y aérea.

⁸¹ Originalmente artículo 118a del TCE.

⁸² Directiva 93/103/CE, artículo 9.

⁸³ Directiva 93/103/CE, artículo 10.

⁸⁴ Originalmente apartado 2 del artículo 84 del TCE que se convirtió en el apartado 2 del artículo 80 del TCE.

Se pronunciarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones." Esto debe entenderse a la luz del apartado 1 (c) del artículo 91 del TFUE⁸⁵: "Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán: [...] medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes".

La base jurídica para esta Directiva relativa al régimen de seguridad para *buques de pesca* de eslora igual o superior a 24 metros de eslora en la competencia compartida de la Unión para tomar medidas legislativas que contribuyen a mejorar la seguridad en el *transporte marítimo* (!).

Esta Directiva, que aborda principalmente la seguridad en la construcción, el equipamiento y la navegabilidad de los buques pesqueros, implementa el *Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977* modificado por el *Protocolo de 1993 relacionado con el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977* (llamado el *Protocolo de Torremolinos de 1993*) en la normativa europea, incluidas sus normas para la práctica de llamadas y ejercicios periódicos, instrucciones y formación a bordo y formación de procedimientos de emergencia.

En la línea del Convenio SBP, esta Directiva no exige el establecimiento por parte del armador del buque pesquero o del patrón de un idioma de trabajo adecuado para garantizar que la tripulación actúa de manera efectiva en temas de seguridad. En virtud de SOLAS, cada *trabajador del mar* debe poder entender y, cuando sea aplicable, dar órdenes e instrucciones e informar en dicho idioma de trabajo.

Directiva (UE) 2017/159

DIRECTIVA (UE) 2017/159 DEL CONSEJO de 19 de diciembre de 2016

por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación

Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche)

La base jurídica para esta Directiva es el apartado 2 del artículo 155 del TFUE. El artículo permite que los acuerdos de los interlocutores sociales a nivel comunitario se transpongan al Derecho europeo mediante una decisión del Consejo a propuesta de la Comisión siempre que el acuerdo trate temas incluidos en el artículo 153 del TFUE.

⁸⁵ Originalmente apartado 1 (c) del artículo 75 del TCE, que se convirtió en apartado 1(c) del artículo 71 del TCE.

Esta directiva establece las normas mínimas para las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques pesqueros mediante la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 para todos los pescadores que (a) sean asalariados, (b) trabajen en el marco de una relación laboral, u (c) otros pescadores que estén en el mismo buque que los pescadores mencionados en los apartados (a) o (b). Al contrario que el Convenio, solo cubre a los buques pesqueros comerciales que operan en el mar. La pesca de subsistencia y recreativa quedan excluidas del ámbito de aplicación de la Directiva.

Esta Directiva, también exige que los pescadores reciban formación, pero no establece las normas de formación y certificación. Del extenso trabajo desarrollado por la Oficina Internacional del Trabajo de la OIT sobre el Convenio se desprende que el C188 se diseñó con el fin de no interferir con el contenido de las normas y directrices internacionales ya existentes.⁸⁶ En virtud de todo lo anterior, nadie debería sorprenderse por el hecho de que la *Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007* (R199) no vinculante, por tanto, ‘confirme’ que los miembros de la OIT “tienen en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la formación y competencias de [los pescadores] a la hora de determinar las competencias exigidas para ejercer las funciones de patrón, oficial de cubierta, maquinista y otras funciones a bordo de buques pesqueros”.⁸⁷ Lo que se aplica para el Convenio a este respecto, se aplica *mutatis mutandis* también para la Directiva.

Todos los buques pesqueros, independientemente de su tamaño, del tiempo que pasen en el mar de forma ininterrumpida o de su distancia respecto de la costa, deben estar bajo el control de un patrón cualificado.⁸⁸ Esta responsabilidad general del armador del buque pesquero implica que el patrón debe haber recibido formación para obtener las cualificaciones o competencias que le permitan navegar de forma segura y operar el buque bajo sus órdenes y someterse a examen.

En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente establecerá un nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, y especificará la cantidad y las cualificaciones de los pescadores exigidas.⁸⁹ Este requisito *no* está relacionado con la *actividad* segura del buque, solo con la *navegación* segura, e implica que, además del patrón, otros pescadores a bordo deben estar cualificados y haber recibido formación también con el fin de adquirir las cualificaciones o competencias que les permitirán navegar el buque de forma segura y ser objeto de examen o prueba. Los pescadores a los que se hace referencia aquí podrían ser patrones sustitutos, oficiales de cubierta, maquinistas, radiooperadores y estibadores de guardia.

⁸⁶ Véase: *The Making of C188* en la página web de la OIT.

⁸⁷ R199, Artículo 11 (a).

⁸⁸ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 10, apartado 1.

⁸⁹ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 10, apartado 2.

La Directiva se refiere a la Directiva 89/931/CEE relativa a la formación del patrón y de cualquier persona en la que él delegue el uso de suministros médicos.⁹⁰

Bajo el título *Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales*, la Directiva exige también que los pescadores hayan recibido formación en la manipulación de los tipos de arte de pesca que vayan a utilizar y sobre los conocimientos de las actividades pesqueras en las que vayan a participar⁹¹, así como que cada pescador deberá haber recibido formación básica de seguridad (antes de embarcarse) aprobada por la autoridad competente.⁹²

Por último, el Convenio exige formación e instrucción a bordo para todos los pescadores en materia de prevención de accidentes laborales, enfermedades profesionales y riesgos relacionados con el trabajo⁹³, y que estén suficiente y razonablemente familiarizados con el equipamiento y los métodos de operación, incluidas las medidas relevantes de seguridad, antes de utilizar el equipamiento o de participar en las actividades correspondientes⁹⁴.

Es importante reconocer que, mediante esta Directiva, en virtud del Derecho europeo, los Estados miembros están ahora obligados a aprobar legislación sobre la formación y la certificación de los pescadores antes del 15 de noviembre de 2019⁹⁵; incluso para los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros.⁹⁶ En vista de sus obligaciones de Estado de pabellón, el *Código de Conducta para una Pesca Responsable* de la FAO y la *Recomendación sobre el trabajo en la Pesca* de la OIT, esta normativa debería basarse en las normas internacionales disponibles adoptadas en este ámbito... ^{90 91 92 93 94 95 96}

Directiva 2005/36/CE

DIRECTIVA 2005/36/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 7 de septiembre de 2005 relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales

La base jurídica actual para esta directiva son los artículos 46, 53, apartado 1, y 62 del TFUE relativos a la libre circulación de personas y servicios.

El objetivo de esta directiva para reconocimiento mutuo de títulos, certificados y

⁹⁰ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 28 (b). Esta disposición difiere del C188, artículo 29 (b).

⁹¹ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 34 (b).

⁹² Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 35, apartado 3 (b). Este requisito es diferente del apartado 3 (b) del artículo 32 del C188, en que se aplica a todos los buques pesqueros en lugar de a todos los buques pesqueros de 24 metros de eslora o más que permanezcan en el mar durante más de tres días.

⁹³ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículos 5, apartado 3 (c) y 34 (a).

⁹⁴ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 35, apartado 3(). Este requisito es diferente del apartado 3 (b) del artículo 32 del C188, en que se aplica a todos los buques pesqueros en lugar de a todos los buques pesqueros de 24 metros de eslora o más que permanezcan en el mar durante más de tres días.

⁹⁵ Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 4, apartado 1.

⁹⁶ La Directiva europea 2017/159, anexo, artículo 3, sin embargo, ofrece a los Estados miembros, un periodo de tiempo *limitado* (máximo 5 años), con alguna flexibilidad para las categorías *limitadas* de pescadores o buques pesqueros.

cualquier otra evidencia de titulaciones formales es la desaparición de los obstáculos para la libre circulación de personas. Concretamente, para los nacionales de los Estados miembros incluye la facultad de ejercer una profesión, por cuenta propia o ajena, en un Estado miembro que no sea aquel en el que hayan adquirido sus cualificaciones profesionales.⁹⁷ La presente Directiva establece las normas según las cuales un Estado miembro que subordina el acceso a una profesión regulada o su ejercicio, en su territorio, a la posesión de determinadas cualificaciones profesionales reconocerá para el acceso a dicha profesión y su ejercicio las cualificaciones profesionales adquiridas en otro u otros Estados miembros y que permitan al titular de las mencionadas cualificaciones ejercer en él la misma profesión.⁹⁸

Esta extensa directiva ofrece un completo conjunto de normas para el reconocimiento de las cualificaciones profesionales. En el objetivo de este documento no cabe el debate de todo el conjunto. La evaluación de la Directiva concluye que las cualificaciones profesionales de los pescadores deben reconocerse según las normas establecidas en el Título III de la Directiva, Libertad de establecimiento, Capítulo I, Sistema general para el reconocimiento de títulos de formación.

Para los pescadores, el sistema general de reconocimiento se reduce al examen de sus certificados por la autoridad competente del Estado de pabellón y la legislación sobre la base de la que fueron emitidos, seguido de, según la elección del pescador, la realización de un periodo de adaptación de hasta tres años o una prueba de aptitud. Dada la gran variedad y complejidad de requisitos entre Estados miembros o por el complicado acceso a estos requisitos, el procedimiento de reconocimiento con frecuencia conlleva que el pescador tenga que realizar un programa de formación completo o parcial del Estado de pabellón en un idioma que él (o ella) con frecuencia no domina con un nivel suficiente para una formación con éxito... Por tanto, la Directiva no promueve la libertad de movimiento de los pescadores y no promueve el desarrollo de niveles normalizados de formación para la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.

Decisión (UE) 2015/799

DECISIÓN (UE) 2015/799 DEL CONSEJO de 18 de mayo de 2015

por la que se autoriza a los Estados miembros a adherirse, en interés de la Unión Europea, al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros, de la Organización Marítima Internacional

La base jurídica para esta Decisión son los Artículos 46, 53, apartado 1, y 62 del TFUE; la misma base jurídica de la 'libre circulación' que se utilizó para la Directiva 2005/36/CE relativa al reconocimiento de cualificaciones profesionales.

Esta Decisión cubre la materia objeto de este documento: Formación y titulación

⁹⁷ Directiva 2005/36/CE, considerando (1).

⁹⁸ Directiva 2005/36/CE, artículo 1, primer apartado.

de los pescadores y reconocimiento de sus certificados. Se autoriza a los Estados miembros a adherirse al Convenio STCW-F en lo que respecta a aquellas partes que son competencia de la Unión.⁹⁹ Los Estados miembros están "invitados" a dar los pasos necesarios para depositar su instrumento de adhesión al Convenio con el Secretario General de la OMI en un periodo de tiempo razonable, si es posible, para el 23 de mayo de 2017. El 23 de mayo de 2018 la Comisión presentará un informe al Consejo en el que revisará el progreso de adhesión. Desde que se aprobó la Decisión el 18 de mayo de 2015, solo Polonia (28 de julio de 2015), Portugal (23 de enero de 2017), Rumanía (27 de febrero de 2018), y Bélgica (10 de mayo de 2018) se han adherido al convenio y hasta ahora la Comisión no ha presentado su informe.¹⁰⁰

A efectos de este documento, los siguientes considerandos que introducen los artículos de la Decisión son de especial interés:

- (3) El Convenio supone una importante aportación al sector pesquero a escala internacional al fomentar la seguridad de la vida y los bienes en el mar, contribuyendo también así a la protección del medio marino.

Por todo lo cual, conviene que sus disposiciones se apliquen en el plazo más breve posible.

- (4) Faenar en el mar es una de las profesiones más peligrosas y, por tanto, la formación y las cualificaciones adecuadas resultan esenciales para reducir el número de accidentes.

El embarque del personal a bordo de los buques pesqueros de los Estados miembros debe efectuarse, en cualquier caso, sin perjuicio de la seguridad marítima.

- (7) El capítulo I, regla 7, del anexo al Convenio corresponde a materias de competencia exclusiva de la Unión en lo que atañe a las normas de la Unión sobre el reconocimiento de los títulos profesionales de determinadas categorías del personal de los buques pesqueros y afecta a las disposiciones del Tratado y al Derecho derivado de la Unión, en particular a la Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en la medida en que se refiere a ciudadanos de la Unión que están en posesión de los certificados pertinentes expedidos por un Estado miembro o por un tercer país.

Directiva 2008/106/CE

DIRECTIVA 2008/106/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 19 de noviembre de 2008 relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (versión refundida)

⁹⁹ Decisión (UE) 2015/799, artículo 2.

¹⁰⁰ Países Bajos se adherirá próximamente, probablemente a principios de 2019.

La base jurídica para esta Directiva es el apartado 2 del artículo 100 del TFUE^{101 102}: El Parlamento Europeo y el Consejo podrán establecer, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, disposiciones apropiadas para el transporte marítimo y aéreo. Se pronunciarán previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones." Esto debe entenderse a la luz del apartado 1 (c) del artículo 91 del TFUE¹⁰³: "Para la aplicación del artículo 90, y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de los transportes, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario y previa consulta al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, establecerán: [...] medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes".

La primera directiva que aplicaba el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978* (STCW-S) fue la Directiva 94/58/CE de 22 de noviembre de 1994. Fue sustituida por la Directiva 2001/25/CE de 4 de abril de 2001, que a su vez fue sustituida por la Directiva 2008/106/CE de 19 de noviembre de 2008. La Directiva 2012/35/UE de 21 de noviembre de 2012, actualizó esta última.

Con la mirada puesta en la seguridad marítima en el ámbito de la *pesca*, son relevantes estos considerandos que introducen los Artículos de las siguientes directivas de *transporte marítimo*:

Directiva 94/58/CE

- (—) Considerando que, en su Resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima¹⁰⁴, el Consejo se fijó como objetivo la eliminación de las tripulaciones que no cumplan las normas y dio carácter prioritario a la actuación comunitaria encaminada a la mejora de la formación y la enseñanza, a través de la formulación de normas comunes para los niveles mínimos de formación del personal clave, incluida la cuestión de una lengua común a bordo de los buques comunitarios;
- (—) Considerando que las normas de formación para la expedición de diplomas, títulos y certificados de aptitud profesional de los marinos difieren de un Estado miembro a otro; que esta diversidad de legislaciones nacionales en materia de formación en el ámbito cubierto por la presente Directiva no siempre garantiza una formación adecuada que responda a las exigencias de

101 La primera Directiva que aplicó el STCW-S fue la Directiva 94/58/CE de 22 de noviembre de 1994, que fue sustituida por la Directiva 2001/25/CE de 4 de abril de 2001 y posteriormente por la Directiva 2008/106/CE de 19 de noviembre de 2008. La Directiva 2012/35/UE de 21 de noviembre de 2012, actualizó esta última.

102 Originalmente TCE, artículo 80, apartado 2.

103 Originalmente TCE, artículo 71, apartado 1 (c).

104 *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* (DOCE), N° C271 de 7 octubre de 1993, p. 1

la seguridad marítima;

- (—) Considerando que el reconocimiento mutuo de los diplomas y títulos, tal como está previsto por las Directivas¹⁰⁵ sobre sistemas generales, no siempre garantiza un nivel de formación armonizado para todos los marinos enrolados en buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, o en buques registrados en el registro Euros, una vez que éste sea aprobado por el Consejo; que esta formación armonizada resulta, sin embargo, esencial desde el punto de vista de la seguridad marítima;
- (—) Considerando, por lo tanto, que es imprescindible establecer un nivel mínimo de formación para los marinos en la Comunidad; que procede que la actuación a este respecto se base en las normas sobre formación ya convenidas a escala internacional, es decir, el Convenio de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio STCW); que todos los Estados miembros son Partes contratantes de dicho Convenio;
- (—) Considerando que deben adoptarse medidas para garantizar que los marinos poseedores de títulos o certificados expedidos por países terceros tengan un nivel de competencia equivalente al exigido en virtud del Convenio STCW.

Directiva 2001/25/CE

- (3) En sus conclusiones de 25 de enero de 1993 relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en la Comunidad, el Consejo hizo hincapié en la importancia del factor humano en la seguridad del transporte marítimo.

Directiva 2008/106/CE

- (2) Las medidas que se adopten en el plano comunitario sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina deben ajustarse a las reglas y normas acordadas internacionalmente.
- (3) Es preciso prestar la debida atención a la situación de la formación náutica y al estatuto de los marinos en la Comunidad, si se quieren mantener y desarrollar los conocimientos y competencias de la gente del mar dentro de la Comunidad.
- (4) Debe garantizarse una formación adecuada para la expedición de diplomas, títulos y certificados de aptitud profesional de los marinos en aras de la seguridad marítima.
- (8) Los Estados miembros pueden establecer normas más estrictas que las normas mínimas contenidas en el Convenio STCW-S y en la presente Directiva.

105 Actualmente Directiva 2005/36/CE.

Directiva 2012/35/UE

- (5) La mejora de la formación de la gente de mar debe abarcar la formación teórica y práctica adecuada para garantizar que la gente del mar esté cualificada para cumplir las normas de seguridad [...], y pueda responder a riesgos y emergencias.
- (13) [...]. La calidad de la formación de la gente del mar es importante para la competitividad del sector y para atraer a los europeos, en particular a los jóvenes, hacia las profesiones marítimas.
- (21) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la aproximación de las actuales normas de la Unión con las normas internacionales sobre formación y certificación en las profesiones marítimas, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión o los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, la Unión puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el citado artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Directiva 2005/45/CE

DIRECTIVA 2005/45/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 7 de septiembre de 2005 sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar y por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE

La base jurídica actual para esta Directiva es, de nuevo, la seguridad del transporte marítimo, apartado 2 del artículo 100 del TFUE¹⁰⁶.

Con la mirada puesta en la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, estos considerandos que introducen los Artículos de esta Directiva son relevantes:

- (1) En sus conclusiones de 5 de junio de 2003 sobre la revalorización de la imagen del sector del transporte marítimo comunitario y el aumento del atractivo de la profesión de marino para los jóvenes, el Consejo subrayó la necesidad de fomentar la movilidad profesional de la gente del mar dentro de la Unión Europea, con especial atención a los procedimientos de reconocimiento de títulos y, a la vez, de velar por el cumplimiento íntegro de los requisitos establecidos en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 [...].
- (2) El transporte marítimo es un sector en rápida e intensiva evolución y posee un carácter particularmente internacional. Por lo tanto, ante la creciente

106 Originalmente TCE, artículo 80, apartado 2.

escasez de trabajadores del mar de la UE, el equilibrio entre oferta y demanda de empleo se puede mantener de manera más eficiente a nivel comunitario que nacional. Por lo tanto, es esencial ampliar la política común de transportes en el ámbito marítimo para facilitar la circulación de los trabajadores del mar en el interior de la Comunidad.

- (11) El Reglamento (CE) no 1406/2002 (6) creó la Agencia Europea de Seguridad Marítima (denominada en lo sucesivo «la Agencia»), con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques. Una de las tareas asignadas a la Agencia es ayudar a la Comisión en la realización de cualquier labor que le encomiende la legislación comunitaria sobre formación, titulación y guardia de las tripulaciones marítimas.
- (12) Por consiguiente, la Agencia debe ayudar a la Comisión en el control del cumplimiento por parte de los Estados miembros de los requisitos establecidos en la presente Directiva y en la Directiva 2001/25/CE.
- (15) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Las competencias de la Unión

La Unión tiene diferentes tipos de competencias legislativas:

Cuando los Tratados¹⁰⁷ confieren a la Unión la *competencia exclusiva* en un área específica, solo la Unión puede legislar y adoptar acciones vinculantes legalmente, los Estados miembros capaces de hacerlo por ellos mismos solo si se lo permite la Unión o para la aplicación de las acciones de la Unión.¹⁰⁸

Cuando los Tratados atribuyan a la Unión una *competencia compartida con los Estados miembros* en un ámbito determinado, la Unión y los Estados miembros podrán legislar y adoptar actos jurídicamente vinculantes en dicho ámbito. Los Estados miembros ejercerán su competencia en la medida en que la Unión no haya ejercido la suya. Los Estados miembros ejercerán de nuevo su competencia en la medida en que la Unión haya decidido dejar de ejercer la suya.¹⁰⁹ Si la Unión desea implantar alguna acción legislativa en un ámbito específico en el que las competencias compartidas están atribuidas a la Unión, se aplican los principios de subsidiariedad y proporcionalidad.¹¹⁰ En virtud del principio de subsidiariedad, la Unión intervendrá solo en caso de que, y en la medida en que, los objetivos de la acción pretendida no puedan ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, ni a nivel central ni a nivel regional ni local, sino que puedan alcanzarse mejor a nivel de la Unión, debido a la dimensión o a los efectos de la acción pretendida.¹¹¹ En virtud del principio de proporcionalidad, el contenido y la forma de la acción de la Unión no irán más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de los Tratados.¹¹²

En determinados ámbitos y en las condiciones establecidas en los Tratados, la Unión tendrá competencia para llevar a cabo acciones con el fin de apoyar, coordinar o complementar la acción

de los Estados miembros, sin sustituir por ello la competencia de estos en dichos

107 *Tratado de la Unión Europea (TUE) y Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).*

108 TFUE, artículo 2, apartado 1.

109 TFUE, artículo 2, apartado 2.

110 TUE, artículo 5, apartado 1, segunda frase.

111 TUE, artículo 5, apartado 3.

112 TUE, artículo 5, apartado 4.

ámbitos. Los actos jurídicamente vinculantes de la Unión adoptados en virtud de las disposiciones de los Tratados relativas a esos ámbitos no podrán suponer la armonización de las disposiciones legales y reglamentarias de los Estados miembros.

113

Como parte de la UNCLOS, la Unión Europea tiene determinadas responsabilidades para garantizar la seguridad en el mar en cumplimiento de las normas acordadas internacionalmente como el Convenio STCW-F.¹¹⁴ En lo que se refiere a asuntos relacionados con la pesca (excluida la conservación de los recursos biológicos marinos), la política social (para los aspectos definidos en el TFUE) y el transporte (marítimo), la Unión tiene competencias compartidas con los Estados miembros.¹¹⁵ Por tanto, la Unión comparte sus competencias relativas a la seguridad en el mar con los Estados miembros.

La Tercera parte, Acciones internas y políticas de la Unión, Título III, Agricultura y Pesca, del TFUE no trata la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Por tanto, la Unión no dispone de competencia específica en este tema (sin embargo, véase el último párrafo de esta parte).

La Tercera parte, Título VI, Transporte, trata la mejora de la seguridad en el transporte marítimo.¹¹⁶ La Unión tiene una competencia compartida en este ámbito¹¹⁷, pero ha impulsado acciones legislativas sobre el nivel mínimo de formación de los trabajadores del mar y sobre el reconocimiento mutuo de los certificados de los trabajadores del mar emitidos por los Estados miembros.¹¹⁸ Sobre esta misma base jurídica, la Unión estableció un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros.¹¹⁹

La Tercera parte, Título X, Política social, cubre, *entre otras cosas*, la mejora del

113 TFUE, artículo 2, apartado 5.

114 En la *Declaración relativa a la competencia de la Comunidad Europea en materia de asuntos regulados por la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 y el Acuerdo relativo a la aplicación de la parte XI de dicha Convención* el Consejo ha explicado que la Comunidad, ahora Unión Europea, tiene competencia para determinados asuntos y comparte competencias con sus Estados miembros para otros asuntos (Decisión del Consejo 98/392/CE de 23 de marzo de 1998). En lo relativo a las obligaciones de pabellón relacionadas con la seguridad marítima, la [Unión] "tiene competencia exclusiva solo mientras que tales disposiciones de la Convención o de los instrumentos legales adoptados en la aplicación de los mismos afecten a normas comunes establecidas por la Comunidad. Cuando hay normas de la Comunidad, pero no resultan afectadas, en particular en casos de disposiciones comunitarias que establecen solo normas mínimas, los Estados miembros tienen competencia, sin perjuicio para la competencia de la Comunidad para actuar en este ámbito. De otro modo, la competencia la tienen los Estados miembros".

115 TFUE, artículo 4, apartado 2 (b), 2 (d), y 2 (g) en particular.

116 TFUE, artículo 100, apartado 2, junto con el artículo 91, apartado 1 (c).

117 TFUE, artículo 4, apartado 2 (g).

118 Actualmente Directivas 2008/106/CE y 2005/45/CE.

119 Directiva 97/70/CE.

entorno de trabajo para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores.¹²⁰ La Unión tiene una competencia compartida en este ámbito¹²¹; el Parlamento Europeo y el Consejo pueden, con algunas restricciones, adoptar, mediante directivas, los requisitos mínimos para la aplicación gradual¹²².

La Unión también tiene competencia en los ámbitos de educación y formación profesional, pero se trata únicamente de una competencia para apoyar, coordinar o complementar las acciones de los Estados miembros.¹²³ "[Estos] ámbitos no se consideran 'competencias compartidas' en el sentido del Artículo 2(2) del TFUE. Dentro de esta categoría distintiva de competencias de 'apoyo', la Unión puede tomar medidas, pero sus actos vinculantes legalmente puede que no conlleven la armonización de las leyes o normativa de los Estados miembros (Art. 2 (5) TFUE). La disposición según la cual la acción de la Unión en estos ámbitos no puede sustituir la competencia de los Estados miembros indica que, incluso si los Estados miembros no adoptan normas que entren en conflicto con las disposiciones del derecho de la Unión (principio de primacía), la acción de la Unión no puede restringir el poder de regulación de los Estados miembros en las áreas afectadas [...]."¹²⁴

Finalmente, la Unión podría tener *poderes implícitos* donde tiene competencias explícitas. "La existencia de una competencia implícita menoscaba el principio de otorgamiento. Por tanto, debe evaluarse estrictamente. La Unión tiene derecho a confiar una competencia implícita solo donde sea necesario garantizar el efecto práctico de las disposiciones del Tratado o la actuación de la Unión en cuestión".¹²⁵ Estos poderes normalmente son relevantes para las relaciones externas de la Unión. Porque, por ejemplo, la Unión tiene competencia exclusiva en el área de la conservación de los recursos biológicos marinos bajo la política pesquera común, tiene una competencia implícita para firmar acuerdos para el acceso de buques pesqueros de la Unión a zonas pesqueras de países terceros.¹²⁶ Tal y como dice, el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 1380/2013 ofrece a los buques pesqueros de la Unión acceso condicional a todas las aguas de la Unión (*es decir* a las aguas territoriales de los ZEE y de los Estados miembros) y a los recursos en ellos. Si hay suficiente voluntad política, el Artículo podría entenderse que implica que la Unión tiene poder para tomar medidas legislativas sobre la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, teniendo en cuenta las normas acordadas internacionalmente, para garantizar el efecto práctico del Artículo.

120 TFUE, artículo 153, apartado 1 (c).

121 TFUE, artículo 4, apartado 2 (b).

122 TFUE, artículo 153, apartado 2 (b).

123 TFEU, artículo 6(e).

124 Koen Lenaerts and Piet Van Nuffel, *European Union Law*, publicado por Sweet & Maxwell, Londres, 2011, tercera edición, p. 130.

125 Koen Lenaerts, *op cit*, p. 120-121.

126 Cf Tribunal de Justicia Europeo, Caso 22/70, el "caso AETR".

Competencias de los interlocutores sociales

Formación para la mejora de la seguridad y la salud

Sobre la base del artículo 155 del TFUE, los interlocutores sociales a nivel de la Unión tienen competencia para firmar acuerdos. Si dicho acuerdo trata temas cubiertos por el artículo 153 del TFUE, los interlocutores sociales pueden pedir a la Comisión Europea que proponga al Consejo la transposición del acuerdo, mediante una Decisión del Consejo, a un instrumento legal de la Unión, por ejemplo, una Directiva. Los interlocutores sociales del sector de la pesca marítima, al tener un interés indiscutible para mejorar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, debatieron la posibilidad de firmar un acuerdo para la incorporación del STCW-F en el *acervo* de la Unión con la Comisión varias veces. En su reunión de 9 de febrero de 2018, solicitaron una opinión jurídica oficial sobre este asunto. Esto es lo que escribió la Comisión:

Bruselas, 3 de marzo de 2018
Ref. Ares (2018)1285108

Asunto: Transposición del Convenio STCW-F mediante un acuerdo colectivo de los interlocutores sociales según los Artículos 154-155 del TFUE

Tras los debates sobre el tema anterior en el Comité de Diálogo Social Sectorial para la pesca marítima el 9 de febrero de 2018, me gustaría informarles sobre la postura de los servicios de la Comisión.

Según el artículo 155 del TFUE, los interlocutores sociales de la UE tienen libertad para negociar con la intención de firmar un acuerdo. Una vez firmado el acuerdo, pueden decidir si aplicarlo de manera autónoma o invitar a la Comisión a presentar una propuesta para implementar su acuerdo en el derecho de la UE, en virtud del Artículo 155 (2) del TFUE.

Sin embargo, el simple hecho de que los interlocutores sociales estén implicados no supone el acceso automático al procedimiento establecido por el artículo 155 del TFUE. Para que esto sea posible, la materia objeto del acuerdo tiene estar incluido en el ámbito del artículo 153 del TFUE. Este no es el caso en este asunto ya que la mayoría de artículos del Convenio se refieren a cualificaciones profesionales/vocacionales y aspectos de la formación (certificados, conocimientos mínimos) para los pescadores. Estas materias no están cubiertas por el artículo 153. En consecuencia, y en relación con el Convenio STCW-F, consideramos que el procedimiento del artículo 155 no es adecuado.

Sin embargo, siempre es posible seguir una iniciativa de los interlocutores sociales en lo relativo al STCW-F mediante una propuesta legislativa propia de la Comisión para el reconocimiento mutuo de la formación de los pescadores, en línea con el STCW-F.

La Decisión del Consejo 2015/799 de 18 de mayo de 2015 autoriza a los Estados miembros a ratificar el Convenio en interés de la Unión respecto de aquellas partes que sean competencia de la Unión (Decisión del Consejo 2015/799 de mayo de 2015).

Somos conscientes del hecho de que el Convenio STCW-F ha sido ratificado hasta ahora solo por una pequeña cantidad de Estados miembros. Al mismo tiempo, hay una obligación de la Unión de cumplimiento estricto y del desarrollo del derecho internacional en el Artículo 3(5) del TUE.

Por tanto, actualmente la Comisión está dando los pasos necesarios para promover la ratificación por parte de los Estados miembros de los instrumentos internacionales relevantes para la pesca, como el STCW-F, el Convenio sobre el trabajo en la pesca C188 y el Acuerdo de Ciudad del Cabo. La Comisión también está considerando la adopción de todas las medidas necesarias para la transposición de estos Convenios, o aquellas partes de los mismos que no se han incorporado todavía al derecho europeo.

Sobre la base de la Decisión del Consejo autorizando a los Estados miembros a formar parte del Convenio STCW-F¹²⁷, la Comisión redactará un informe sobre el proceso de adhesión al mismo para mayo de 2018. Puesto que la competencia para la ratificación la tienen los Estados miembros, instamos a los interlocutores sociales y a sus organizaciones nacionales a que soliciten a los Estados miembros que lo ratifiquen.

Firmado:

Comisión Europea

Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca

Política pesquera para el Mediterráneo y el Mar Negro

Veronika Veits, Directora

A efectos de este documento, el mensaje clave de esta carta de la Comisión es naturalmente: " [...] el simple hecho de que los interlocutores sociales estén implicados no supone el acceso automático al procedimiento establecido por el artículo 155 del TFUE. Para que esto sea posible, la materia objeto del acuerdo tiene que estar incluido en el ámbito del artículo 153 del TFUE. Este no es el caso en este asunto ya que la mayoría de artículos del Convenio se refieren a cualificaciones profesionales/vocacionales y aspectos de la formación (certificados, conocimientos mínimos) para los pescadores. Estas materias no están cubiertas por el artículo 153. En consecuencia, y en relación con el Convenio STCW-F, consideramos que el procedimiento del artículo 155 no es adecuado".

127 Decisión (UE) 2015/799.

Si la Comisión desea tratar el tema de la formación y titulación de los pescadores desde el ámbito de la educación y la formación profesional, no puede lograrse el objetivo de un nivel normalizado (armonizado) de formación para todos los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros con el pabellón de un Estado miembro con el fin de garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca: En determinados ámbitos y en las condiciones establecidas en los Tratados, la Unión dispondrá de competencia para apoyar, coordinar o complementar la acción de los Estados miembros, sin por ello sustituir la competencia de estos en dichos ámbitos.¹²⁸ Este enfoque sería un callejón sin salida.

El objetivo de los instrumentos debatidos brevemente en este artículo es garantizar la seguridad de la vida y de los bienes en el mar en el ámbito de la pesca; uno de los medios para conseguir este objetivo es la formación. "Todos los Estados tomarán estas medidas para los barcos que enarboles su pabellón que sean necesarias para garantizar la seguridad en el mar, *entre otras*, [...] la formación de los tripulantes", según UNCLOS.¹²⁹ El Convenio STCW-F no es otra cosa que un medio para mejorar el entorno laboral para proteger la seguridad y la salud de los pescadores haciendo que su trabajo en el mar sea más seguro, pero no solo para ellos, sino para todos los que comparten el mar con ellos, principalmente, gente del mar, otros trabajadores en altamar¹³⁰, y pasajeros.

La esencia del trabajo a bordo de un barco pesquero es *pescar*, atrapar peces y otros recursos biológicos marinos destinados al suministro alimentario. Esto se aplica también a los patronos y a los patronos sustitutos, oficiales de cubierta, ingenieros, radiooperadores y estibadores de guardia. Los pescadores *no aprenden* a pescar, que es su vocación, siguiendo un curso de formación del STCW-F. Aunque el STCW-F les 'enseña' cómo maniobrar y manipular sus buques con artes de pesca para una navegación segura, no les enseña dónde encontrar peces, ni cómo utilizar su equipo de búsqueda de peces; no les enseña qué método de pesca elegir ni cómo utilizarlo, ni a mantenerlo, ni a reparar sus artes de pesca, ni cómo hacer y reparar sus redes, nasas o trampas, ni a utilizar las cuerdas, eslingas, cables, ni a recortar ni utilizar puertas de arrastre o puertas de red¹³¹; no les enseña a reconocer especies de peces diferentes; no les enseña a determinar la calidad de los individuos capturados; no les enseña a manipular el pescado (más allá de lo relativo a las prácticas de trabajo seguras), ni a cómo separarlo y clasificarlo; no les enseña cómo procesarlo, ni procesos de conservación como el fileteado, el eviscerado, la conservación en sal, el secado, el cocinado, la refrigeración o la congelación, entre otros; no les enseña a

128 TFUE, artículo 2, apartado 5, segunda frase.

129 UNCLOS, Artículo 94, apartado 3 (c), texto de apertura.

130 Pensemos, por ejemplo, en las colisiones entre buques pesqueros y plataformas petrolíferas.

131 Véase: Mike Montgomerie, *Basic fishing methods, A comprehensive guide to commercial fishing methods*, Seafish, Authority on seafood, Edinburgh/Grimsby, agosto 2015. Google: Basic Fishing Methods.

mantener sus buques y bodegas en condiciones higiénicas en la línea de las normas ¹³² HACCP; no les enseña cómo cumplir las extremadamente complicadas normas de la política pesquera común y la gran cantidad de legislación que las acompañan... En otras palabras, STCW-F no les enseña destrezas relacionadas con la pesca. El STCW-F "solo" les enseña cómo navegar de forma segura con sus buques. Un vistazo rápido al Anexo III de este artículo o al mismo texto del Convenio (no es un documento muy extenso) ofrecerá al lector una visión clara de lo que cubre el Convenio. El STCW-F certifica que los pescadores deben demostrar ante las autoridades, los armadores de los buques pesqueros y los compañeros que pueden hacer eso, navegar de forma segura con sus buques para proteger su seguridad y salud y la de los miembros de su tripulación.

Si algo encaja en el ámbito del artículo 153, apartado 1 (a) del TFUE, es sin duda hacer un buen uso de este instrumento de *formación para la seguridad*: el Convenio STCW-F. El artículo tiene y siempre tuvo un ámbito de aplicación amplio: "No hay nada en la redacción del artículo 118a [TCEE]¹³³ que indique que los conceptos 'entorno laboral', 'seguridad' y 'salud' tal y como se utilizan en dicha disposición, y en ausencia de otras indicaciones, deban interpretarse de manera restrictiva y como si no incluyeran *todos los factores, físicos o de otro tipo, capaces de afectar a la salud y la seguridad del trabajador en su entorno laboral*, [...]. Por el contrario, las palabras 'especialmente en el entorno laboral' hablan a favor de una *interpretación amplia* de los poderes que el artículo 118a confiere al Consejo para la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores. Además, dicha interpretación de las palabras "seguridad" y "salud" proviene concretamente del preámbulo a la Constitución de la Organización Mundial de la Salud a la que pertenecen todos los Estados miembros. En él, la salud se define como un estado de bienestar completo físico, mental y social que no consiste solo en la ausencia de enfermedad o dolencia " (la cursiva es nuestra).¹³⁴ "La confirmación de la idea que favorece una *interpretación amplia* [...] se puede encontrar en el origen del artículo 118a, principalmente en una propuesta realizada por el Reino de Dinamarca en la Conferencia Intergubernamental sobre el Acta Única. El concepto de 'entorno laboral' ('arbejdsmiljø') en el derecho danés es un concepto muy amplio que incluye el trabajo y las condiciones en el lugar de trabajo, además del equipo técnico y las sustancias y materiales utilizados. De igual modo, la legislación danesa relevante no se limita a las medidas clásicas relacionadas con la seguridad y la salud en el trabajo en sentido estricto, sino también incluye medidas relacionadas con las horas de trabajo, los factores psicológicos, el modo en el que se realiza el trabajo, *la formación en higiene y seguridad*, y la protección de los trabajadores jóvenes y la representación de los trabajadores en lo relativo a la seguridad contra el despido o cualquier intento de debilitar sus condiciones de trabajo. El concepto de 'entorno laboral' no es inmutable, pero refleja la evolución técnica y social de la sociedad" (la cursiva es nuestra).¹³⁵ "Se

132 Puntos de control críticos y análisis de peligros.

133 TCEE, artículo 118a, apartado 1: "Los Estados miembros deberán prestar especial atención a las mejoras alentadoras, especialmente en el entorno de trabajo, en relación con la salud y la seguridad de los trabajadores, y deberán fijarse como objetivo la armonización de las condiciones en este ámbito, mientras se mantienen las mejoras realizadas". El Artículo fue sustituido por el artículo 153, apartado 1 (a) del TFUE. Aunque la redacción de este último difiere de la del anterior, la esencia de las dos disposiciones es igual, e igualmente vaga.

134 Sentencia del Tribunal de Justicia. Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte vs. Consejo de la Unión Europea. Directiva del Consejo 93/104/CE relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo - Acción para anulación. Caso C-84/94. Motivación jurídica 15.

135 Dictamen del Abogado General Léger, emitido el 12 de marzo de 1996, en el Caso C-84/94, N° 42.

debería prestar especial atención [...] a la calidad de los servicios de prevención, la formación en salud y seguridad, además de otras herramientas para garantizar una mejor aplicación de las normas de salud y seguridad".¹³⁶

El equivalente pesquero del STCW-F, el *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978 (STCW-S)*, se incorporó al derecho de la Unión después de que el Consejo hubiera adoptado, en junio de 1993, una resolución sobre una política común de seguridad marítima¹³⁷. La base jurídica para esta Directiva, 94/58/CE de 24 de noviembre de 1994, fue el artículo 84, apartado 2 del *Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (TEC)*, que actualmente es el artículo 100, apartado 2 del TFUE. La resolución fue posterior a que la Comisión hubiera presentado su comunicación *Una política común de seguridad marítima* el 24 de febrero de 1993.¹³⁸ El artículo mostraba que los accidentes de buques estaban estrechamente relacionados con los accidentes humanos, con frecuencia mortales. Las pérdidas de buques conllevaban pérdidas humanas. Aproximadamente el 60% de todos los accidentes de buques se debieron a errores humanos. Error humano, debido a la falta de formación adecuada, a la falta de ejecución suficiente y de aplicación de las normas de formación acordadas internacionalmente por todas las partes implicadas, tanto públicas como privadas y debido a la falta de armonización. Eran necesarias medidas para afrontar los problemas asociados con errores humanos. Sobre la base de los requisitos mínimos que debe adoptar la Comunidad, se deberían poner en marcha programas adecuados para provocar las mejoras necesarias tan rápidamente como sea posible. El Convenio STCW-S, desarrollado bajo los auspicios de la OIT y de la OMI, era el instrumento existente para una respuesta internacional a la necesidad de oficiales y tripulación cualificada. Sin embargo, los datos y los números presentados en la comunicación mostraban que el Convenio STCW-S y su nivel de aplicación necesitaban importantes mejoras (lo que ocurrió en realidad exhaustivamente después mediante las enmiendas de 1995 y 2010 del Convenio). Cuando los Estados miembros no asumieron sus responsabilidades sobre la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, la Comunidad Europea lo hizo mediante la aplicación del Convenio STCW-S en su *acervo* en 1994. El principio de subsidiariedad en acción. Aunque la base jurídica para la Directiva no menciona específicamente la seguridad en el mar, este antecedente lo vincula inextricablemente a la tarea legal de la Unión para establecer medidas para mejorar la seguridad del transporte¹³⁹.

136 COM (2005) 33 final, Comunicación de la Comisión sobre la Agenda Social, Bruselas, 9 de febrero de 2005, p. 7. Véase también: COM (87) 520 final, Comunicación de la comisión sobre su Programa relativo a la Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, en particular el párrafo 6 sobre Formación, Bruselas, 23 de octubre de 1987.

137 DO, N° C 271 de 7 de octubre de 1993, p. 1.

138 COM (93) 66 final.

139 TFUE, artículo 91, apartado 1 (c), junto con el artículo 4 del TFUE.

Si nos fijamos en los siguientes considerandos que introducen los Artículos de la Directiva actual que implementa el Convenio STCW-S, modificado cada cierto tiempo, 2008/106/CE de 19 de noviembre de 2008 modificada por la Directiva 2012/35/UE de 21 de noviembre de 2012, se puede reconocer que el objetivo de mejorar la seguridad de la vida y la propiedad en el mar, el entorno de trabajo de la gente del mar, sobre la base de normas acordadas internacionalmente subyacen firmemente bajo las acciones legales de la Unión en materia de pesca:

- (2) Las medidas que se tomen en el plano comunitario sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación marina deben conformarse a las reglas y normas acordadas internacionalmente.
- (5) La Directiva 2005/36/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de septiembre de 2005 relativa al reconocimiento de las cualificaciones profesionales se aplica a las ocupaciones marítimas objeto de esta Directiva. Contribuirá a promover el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Tratado en el que se eliminan los obstáculos para la libre circulación de personas y servicios entre los Estados miembros.¹⁴⁰
- (6) El reconocimiento mutuo de títulos y certificados en virtud de la Directiva 2005/36/CE no siempre garantiza un nivel normalizado de formación para toda la gente del mar que trabaja a bordo de buques que enarbolan el pabellón de un Estado Miembro. Sin embargo, esto es vital desde el punto de vista de la seguridad marítima.
- (7) Por ello, es esencial definir un nivel mínimo de formación para los pescadores comunitarios. Este nivel debería basarse en las normas de formación ya acordadas a nivel internacional, principalmente el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, 1978 (Convenio STCW-S) de la Organización Marítima Internacional (OMI), con su revisión de 1995¹⁴¹. Todos los Estados miembros forman parte de este Convenio.

Es cierto que para el transporte marítimo, la Unión ha elegido una base jurídica que está vinculada con los objetivos de la política de transporte de la Unión, en particular para mejorar la seguridad del transporte (marítimo)¹⁴², y no una base jurídica que esté vinculada con los objetivos de la política social de la Unión, en especial con la mejora del entorno laboral para proteger la salud y la seguridad de los trabajadores¹⁴³. Ante la ausencia de una base jurídica bajo la política pesquera de

140 Para los pescadores se trata de una observación cuestionable.

141 El Convenio se volvió a revisar en 2010 mediante las Enmiendas de Manila.

142 TFUE, artículo 100, apartado 2, junto con el artículo 91, apartado 1 (c).

143 TFUE, artículo 153, apartado 1 (a), junto con el artículo 151.

la Unión¹⁴⁴, esta misma base jurídica 'marítima' podría utilizarse para la aplicación del STCW-F. Después de todo, esto ya se había hecho para la Directiva 97/70/CE. Sin embargo, el artículo 153, apartado 1 (a) del TFUE es una base jurídica tan adecuada para esto como lo es el artículo 100, apartado 2 del TFUE. La política social ofrece quizás una base jurídica aún mejor para la pesca porque los considerandos que introducen los artículos de la Directiva 97/70/CE no explican por qué o cómo la actuación de la Unión en el sector del transporte marítimo en la mejora de la seguridad marítima¹⁴⁵ puede tener también como objetivo la seguridad marítima en el ámbito de la pesca también. Quizás los legisladores pensaron que era tan obvio que no había necesidad de explicarlo: Dado que los buques pesqueros comparten el mar con barcos de transporte marítimo pueden influir en la seguridad de estos últimos y si algo sale mal con un buque pesquero, podría tener un impacto perjudicial en los barcos de transporte marítimo. Es un pensamiento espantosamente cínico, ya que no es la seguridad y la salud de los pescadores lo que ha llevado a que la Directiva ofrezca protección, sino la seguridad y la salud de los *trabajadores del mar*. Como si los pescadores fueran ciudadanos europeos de segunda clase. La primera y principal razón para incorporar el STCW-F en el *acervo* de la Unión debería ser por tanto la protección de la seguridad y la salud de los pescadores. Por tanto, la base jurídica ofrecida por la política social de la Unión es mucho más preferible que la que ofrece la política de transporte de la Unión. Esto no debería suponer ningún problema legal, incluso aunque el Convenio trata sobre *formación y certificación* para garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca: Tal y como muestra este artículo, las Directivas, adoptadas con "mejora en particular del entorno laboral para proteger la seguridad y la salud de los trabajadores" como sus bases legales, 89/391/CEE, 92/29/CEE, y 93/103/CE, todas introducen la formación como un medio para la protección de la seguridad y la salud de los trabajadores. La Directiva (UE) 2017/159

144 Lo que es una triste deficiencia del TFUE.

145 Directiva 97/70/EC, considerando (1).

MARÍTIMA que encuentra su base jurídica en la política social de la Unión también y que incorpora un acuerdo de los interlocutores sociales (!), no es una excepción.

El apartado 1 (a) del artículo 153 del TFUE, dado que se incluye en los límites establecidos por el apartado 2 del artículo 155 del TFEU, proporciona a los interlocutores sociales en la pesca marítima la competencia legal para firmar un acuerdo con vistas a incorporar el Convenio STCW-F en el *acervo* de la Unión mediante una Decisión del Consejo. Y no faltan motivos que lo apoyen.

El Parlamento Europeo, por ejemplo, (a) “señala el contraste entre el historial de los Estados miembros a la hora de ratificar los convenios laborales relativos a la gente de mar y su más que insuficiente actuación a la hora de ratificar los convenios relativos a los pescadores, y les insta a que ratifiquen sin demora los instrumentos pertinentes, incluidos el Convenio n.º 188 de la OIT, el Acuerdo de Ciudad del Cabo y el STCW-F;”, (b) “felicitó a los interlocutores sociales por su éxito en la utilización del artículo 155 del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* (TFUE) a la hora de negociar la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, que aplica parcialmente el Convenio n.º 188 de la OIT, y lamenta al mismo tiempo que los pescadores autónomos no estén incluidos; (c) “insta a la Comisión a que complete el proceso presentando una propuesta de directiva complementaria que incluya disposiciones de ejecución, tal y como se ha hecho para el transporte marítimo”, y (d) “*insta a la Comisión, en este sentido, a que ponga en marcha procedimientos para la utilización del artículo 155 del TFUE en lo que respecta al STCW-F con miras a mejorar la seguridad en el mar para la pesca, ampliamente reconocida como una de las profesiones más peligrosas del mundo*” (la cursiva es nuestra).¹⁴⁶

Desde su punto de vista, los interlocutores sociales, sin embargo, conscientes de sus recursos limitados, ven la acción como un último recurso si la Comisión Europea no asume el desafío suficientemente pronto. Aunque hay ciertas preocupaciones sobre el grupo objetivo sobre el que se podría regular. Sus posibilidades estaban limitadas a las personas asalariadas y a las personas que trabajan en un relación de empleo cuando se llegó a un acuerdo sobre la aplicación del Convenio n.º 188.¹⁴⁷ Sin embargo, las Directivas 92/29/CEE y 93/103/CE tienen la misma base jurídica que tendrá un posible acuerdo entre interlocutores sociales sobre la incorporación del STCW-F. El apartado 1 (a) del artículo 153 del TFUE se aplica a los trabajadores mientras estas directivas definan el término “trabajador” como “cualquier persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque [pesquero], así como las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión de los pilotos de puerto y del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque [pesquero]

146 Resolución del Parlamento Europeo de 30 de mayo de 2018, sobre la aplicación de medidas de control para determinar la conformidad de los productos de la pesca con los criterios de acceso al mercado de la Unión.

147 Directiva (UE) 2017/159, anexo, considerando (12) que introduce los artículos del acuerdo de los interlocutores sociales.

atracado en el muelle", *es decir* incluidos los pescadores que *no* son asalariados, pescadores por cuenta propia y pescadores a la parte. De todos modos, sería preferible que la Comisión Europea actuara. A este respecto, la carta presentada al inicio de este capítulo, además del mensaje citado anteriormente, también traslada uno esperanzador: "Sin embargo, siempre es posible continuar con la iniciativa de los interlocutores sociales en lo relativo al STCW-F mediante una propuesta legislativa propia de la Comisión para el reconocimiento mutuo de la formación de los pescadores, en línea con el STCW-F".

Normas mínimas de la Unión sobre la formación, certificación y guardia para pescadores

La seguridad marítima en el ámbito de la pesca: estado de la cuestión

En el mejor de los casos, la situación de la pesca hoy no es muy diferente de la situación a finales del s. XX en la pesca y sobre la que se informaba en el artículo de 1993 titulado *Una política común sobre seguridad marítima*, al que se ha hecho referencia en el capítulo anterior y que dio lugar a una actuación legislativa relativamente rápida por parte de la Comunidad Europea: La pesca está entre los sectores más peligrosos, incluso en la Unión Europea.

Tal y como se ha indicado en el capítulo introductorio de este artículo, las cifras de muertes son demasiado altas. El informe *Visión general anual de los fallecimientos e incidentes de 2017*¹⁴⁸ de la AESM sobre la base de la Directiva 2009/18/CE¹⁴⁹ muestra que entre los sectores marítimos de la Unión, la pesca es el más peligroso. Por ejemplo, la cantidad de siniestros marítimos¹⁵⁰ en pesca es 4,4 veces más alta que la del transporte marítimo y 7,6 veces superior a la de los servicios de pasajeros marítimos. Las estadísticas de la AESM muestran que en la pesca se *informó* de 55 muertes y 184 personas heridas en 2016. Sin embargo, este informe solo se refiere a buques pesqueros de eslora total igual o superior a 15 metros¹⁵¹, lo que significa que una gran cantidad de buques de la UE no se incluyeron en la revisión. Por tanto, es muy probable que estas cifras sean muy superiores para toda la flota. El error humano es la principal causa de siniestros marítimos. La formación adecuada sobre la base de normas acordadas internacionalmente se promueve ampliamente como uno de los remedios para los siniestros marítimos provocados por errores humanos.

148 www.emsa.europa.eu/emcip/items.html?cid=141&id=3156

149 Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de abril de 2009 relativa a los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo.

150 El término "siniestro marítimo" incluye: (a) el fallecimiento de una persona o una lesión grave; (b) la pérdida humana en un buque; (c) la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque; (d) los daños materiales a un buque; (e) el abandono o desmantelamiento de un buque, o la implicación de un buque en un abordaje; (f) los daños materiales a una infraestructura marina externa al barco que pudiera poner en grave peligro la seguridad del buque, otro buque o a un individuo; y (g) daños graves al entorno o de posibles daños graves para el medioambiente, resultante de los daños de un buque o varios buques.

151 La Directiva no define el término "eslora". Según el Reglamento (UE) 2017/1130 'eslora' por tanto se refiere a "eslora total" (LOA).

El informe *Investigación para la Comisión PECH - Formación de pescadores*¹⁵² muestra que en la pesca europea hoy no existe un sistema armonizado para la formación adecuada de los pescadores mientras que, al mismo tiempo, las tripulaciones de los buques pesqueros son cada vez más europeas e incluso internacionales. Los requisitos de formación y titulación en materia de seguridad de los Estados miembros para los pescadores son complicados y varían considerablemente entre los Estados miembros. La aplicación y la ejecución de las normas de formación es muy escasa. La aplicación de normas acordadas internacionalmente sobre formación y titulación es incluso peor (véase el anexo I adjunto a este artículo). Los Estados miembros no parecen estar muy interesados en la adhesión al STCW-F pero, al mismo tiempo, las normas armonizadas son indispensables para mejorar el entorno laboral de los pescadores con la vista puesta en su seguridad y salud. La evaluación de las cualificaciones adquiridas fuera del Estado de pabellón es prácticamente imposible debido a la gran variedad de requisitos entre los Estados miembros *que tienen* requisitos de formación para los pescadores, y la dificultad para conseguir acceso a estos requisitos. Por tanto, la Directiva 2005/36/CE no ayuda prácticamente a los pescadores y a los armadores de los buques pesqueros a obtener el reconocimiento de las cualificaciones profesionales extranjeras y no promueve el desarrollo de niveles normalizados de formación para la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Esta complejidad es un obstáculo para garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca y para la libre circulación de los pescadores y dificulta el cumplimiento de los requisitos legales de formación y titulación. Por otro lado, puede estar contribuyendo a la mano de obra ilegal y a la explotación de los trabajadores en el sector pesquero.¹⁵³

Llamada a la acción

Aunque la situación actual ya necesita una rápida actuación, tal y como se ha podido ver en el capítulo de fuentes del derecho europeo, también la Directiva europea 2017/159 fuerza a los Estados miembros a adoptar legislación sobre la formación y la titulación de pescadores antes del 15 de noviembre de 2019¹⁵⁴; incluso para los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros.

152 Roderick Ackermann, Nicolo Franceschelli, Marga Sanz, George Maridis, y Veronika Kubenova de Blomeyer & Sanz, Bopp van Dessel y Tim Haasnoot de ProSea, Yvon Le Roy de Secoterg France, y Lisa Borges de FishFix, *Investigación para la Comisión PECH - Formación de pescadores*, Parlamento Europeo, Departamento para Políticas Estructurales y Cohesión, Bruselas, julio de 2018.

153 La mano de obra ilegal y el abuso de los pescadores migrantes son problemas crecientes dentro del sector pesquero de la Unión. Véase la *Resolución 2017-01 del Comité de Diálogo Social de la Unión Europea para la pesca marítima de 10 de mayo de 2017 relativa a los abusos a los pescadores migrantes en una parte del sector pesquero de la Unión* (europeche.chil.me/attachment/416ae1a1-da27-45f2-b94c-c1af68eb35ba).

154 Directiva 93/103/CE, artículos 9 y 10, y la Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 4, apartado 1.

En vista de las obligaciones de su Estado de pabellón, esa legislación debería basarse en las normas internacionales adoptadas para garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.

El Convenio STCW-F incluye a todos los pescadores en lo relativo a la formación de seguridad básica (Capítulo III). Este *no* cubre a todos los pescadores en lo relativo a la formación en seguridad para la navegación y la propulsión de buques pesqueros: El STCW-F limita las normas para la navegación segura de buques pesqueros con eslora igual o superior a 24 metros y limita las normas para la propulsión segura de los buques pesqueros equipados con una potencia de propulsión igual o superior a 750 kilovatios (Capítulo II). Dada la situación actual, debería plantearse la idea de adoptar también normas de formación y certificación a nivel de la Unión para todos los buques pesqueros que no están incluidos en el Capítulo II del STCW-F (relativo a la certificación de patrones, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores), y para buques pesqueros grandes. Estas normas deberían basarse en las directrices y guías internacionales ya disponibles.

Teniendo en cuenta el incremento de la dimensión internacional de la tripulación en la pesca marítima, los legisladores deberían considerar la introducción gradual de un requisito sobre el establecimiento de un idioma de trabajo adecuado a bordo de los buques pesqueros con tripulaciones de nacionalidades mixtas que garantice un desempeño efectivo de la tripulación en asuntos de seguridad.¹⁵⁵

Los objetivos de las medidas necesarias para mejorar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca son (a) un nivel mínimo normalizado de formación certificación basado en normas y estándares acordados internacionalmente para todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y (b) el reconocimiento mutuo de los certificados de los pescadores para permitir la libre circulación de los pescadores y para promover niveles normalizados para la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Como muestra el actual estado de la cuestión, estos objetivos no pueden alcanzarse suficientemente por parte de los Estados miembros, las figuras del anexo I ya hablan por sí solas, y pueden, por tanto, alcanzarse mejor a nivel de la Unión. De acuerdo con el principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del TFUE y según la opinión de los interlocutores sociales, la Unión podría tomar ahora las medidas necesarias. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, las medidas no pueden ir más allá de lo estrictamente necesario para

155 Con frecuencia, los acuerdos de asociación pesquera (sostenible) con países terceros para el acceso de los buques pesqueros europeos a las zonas de pesca de estos países únicamente exigen que se contrate a pescadores locales a bordo de estos buques. Esos requisitos suponen infracciones de seguridad si los pescadores locales no dominan un idioma (de trabajo) que hable el resto de la tripulación. Un requisito de la Unión para establecer gradualmente un idioma de trabajo a bordo de los buques pesqueros forzaría a la Unión y a los países terceros a establecer programas de formación en el idioma (de trabajo) para los pescadores financiados con dinero proporcionado por la Unión para el desarrollo de los sectores pesqueros locales.

A esto se añade que la política pesquera común afecta sin duda a la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.¹⁵⁶ Pensemos en los límites de arqueo bruto y kW que impiden la mejora de las condiciones de vida y trabajo a bordo de buques pesqueros, que impiden la contratación de pescadoras y que comprometen la seguridad de los buques pesqueros¹⁵⁷; la obligación de desembarque que obliga a los pescadores a trabajar más horas aunque se incumplan los requisitos mínimos de la UE relativos a las horas de descanso y sin un aumento de los ingresos^{158, 159}; la obligación de desembarque que compromete la seguridad de los buques pesqueros; los acuerdos de asociación pesquera de la UE con países terceros que exigen que se contrate a bordo a pescadores locales que con frecuencia no cumplen los requisitos de dotación del Estado de pabellón sobre *entre otros*, la formación de seguridad (básica) y exámenes médicos, que deben ser aprobados por el Estado de pabellón, y que con frecuencia no hablan un idioma que puedan entender los miembros de la tripulación comunitaria¹⁶⁰. Sobre la base de sus obligaciones internacionales e internas,¹⁶¹ es, por tanto, responsabilidad moral y formal de la Unión garantizar que la política no pone en peligro las vidas de los pescadores. Evidentemente, por este motivo, la política debería ser coherente con las medidas que garantizan la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. En este sentido, en lo que se refiere a la mejora de la salud y la seguridad a través de la formación de los pescadores, la Unión todavía

156 Véase: *Safety at sea in fishing, Europe's underachievement, op cit*; y Gunnar Knapp, *International Commercial Fishing Management Regime Safety Study: Synthesis of Case Reports*, FAO, Rome, 2016.

157 Véase: Arie Aalbers, Prof MSc, *Analysis on Gross Tonnage and Propulsion Power Ceilings*, ASD Ship Design, Alblasterdam, 2018; y Cédrik Renault, Henri Pinon, y Franfoise Douliazel, *Ergospace; Research on the interaction between working spaces, ergonomics and prevention of occupational accidents on board fishing vessels; Setting up new solutions to the effect of reducing the severity and number of such accidents; Summary and conclusions*, Institut Maritime de Prévention (IMP), Lorient, 2007.

158 Esto *no* significa que los interlocutores sociales estén en contra de contratar pescadores locales a bordo de buques de la Unión, sino lo contrario. Los fondos europeos disponibles para el desarrollo del sector pesquero local deberían utilizarse, con la ayuda de la Unión y su sector pesquero, para la formación y certificación adecuadas de los pescadores locales y la Unión debería responsabilizarse de la aprobación de la formación y la certificación local.

159 Esto *no* significa que los interlocutores sociales estén en contra de contratar pescadores locales a bordo de buques de la Unión, sino lo contrario. Los fondos europeos disponibles para el desarrollo del sector pesquero local deberían utilizarse, con la ayuda de la Unión y su sector pesquero, para la formación y certificación adecuadas de los pescadores locales y la Unión debería responsabilizarse de la aprobación de la formación y la certificación local.

160 Esto *no* significa que los interlocutores sociales estén en contra de contratar pescadores locales a bordo de buques de la Unión, sino lo contrario. Los fondos europeos disponibles para el desarrollo del sector pesquero local deberían utilizarse, con la ayuda de la Unión y su sector pesquero, para la formación y certificación adecuadas de los pescadores locales y la Unión debería responsabilizarse de la aprobación de la formación y la certificación local.

161 Por ejemplo, el apartado 5 del artículo 3 del *Tratado de la Unión Europea* y el artículo 9 del *Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea* a nivel interno, y en el *Derecho del Mar*, 1982 y el *Código de Conducta para una pesca responsable*, 1995 a nivel internacional.

no ha utilizado todas sus competencias legislativas.¹⁶² A juzgar por la complejidad, la diversidad y la mala accesibilidad de medidas que han tomado los Estados miembros (ver arriba), alinear la PPC y su dimensión nacional con estas medidas es virtualmente imposible mientras no exista un conjunto de normas de formación y titulación armonizado dentro de la Unión. Sobre la base del párrafo 3 del artículo 4 del *Tratado de la Unión Europea* se podría incluso argumentar que la protección de los peces (la PPC de la Unión) prevalece sobre la protección de los seres humanos (la legislación relativa a la seguridad marítima en el ámbito de la pesca de los Estados miembros) cuando esta última entra en conflicto con la anterior. Esto deja claro por qué el objetivo de garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, la protección de la vida humana, mediante la alineación de la PPC solo se puede conseguir suficientemente, eficientemente y con certeza legal si la Unión introduce un conjunto de normas de certificación y formación ya acordadas internacionalmente a la que todos los Estados miembros deben estar vinculados de la misma manera.

Tal y como se ha defendido durante este documento, la libre circulación de pescadores debería promocionarse mediante un sistema simple y efectivo de reconocimiento de sus certificados de acuerdo con el sistema de reconocimiento establecido en el STCW-F. Sin embargo, sería un importante paso adelante si se pudiera eliminar toda la burocracia innecesaria. Donde el STCW-F exige a los Estados del pabellón garantizar que los Estados, con la emisión de los certificados de los pescadores, cumplen totalmente los requisitos del Convenio¹⁶³, dentro de la Unión no debería existir ningún requisito adicional para el Estado de pabellón para confirmar la validez de dichos certificados "extranjeros" mediante aprobaciones o mediante la emisión de certificados de competencia equivalente. Esto también "evitará establecer trabas de carácter administrativo, financiero y jurídico que obstaculicen la creación y el desarrollo de pequeñas y medianas empresas."¹⁶⁴ El certificado auténtico del Estado (miembro) emisor debería ser el único documento de "acceso" a rangos o funciones específicas a bordo de los buques pesqueros del Estado (miembro) sin ningún procesamiento burocrático adicional como ocurre con los permisos de conducir en toda la Unión... El STCW-F debería permitir dichas licencias de los pescadores 'universales' "mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional"¹⁶⁵. Es necesaria una enmienda al Convenio que debería iniciarse por parte de la Unión.

Además de la situación actual e insuficiente relativa a la formación, certificación

162 La Unión ha utilizado parcialmente su competencia legislativa mediante las Directivas 89/391/CEE, 92/29/CEE, 93/103/CE, 97/70/CE, y 2017/159.

163 STCW-F, capítulo I, regla 7, apartado 1.

164 TFUE, artículo 153, apartado 2 (b).

165 Cf El artículo 37 del C188 ofrece una alternativa para la protección de la seguridad social proporcionada prevista en el C188 en la que el Estado de pabellón ofrece la protección en lugar del Estado en el que reside el pescador normalmente.

y reconocimiento de competencias de los pescadores, hay otro motivo presionando para que la Unión actúe pronto, principalmente, la revisión del STCW-F que se está realizando actualmente. Esto exige urgentemente una coordinación de las posturas de los Estados miembros de la Unión para evitar insuficiencias adicionales y para garantizar un enfoque armonizado. Este proyecto de la OMI no debería retrasar la actuación de la Unión para la *pesca* como no lo hizo en 1993/1994 para *el transporte marítimo* mientras que en 1995 se adoptó una versión completamente actualizada del STCW-S... Las revisiones del anexo del STCW-F y de sus anexos normalmente entra en vigor para las partes que han ratificado o que se han adherido al Convenio entre uno y medio y dos años y medio tras su adopción. Se espera que las revisiones adoptadas bajo el actual proyecto de la OMI se implementarán entre mediados de 2025 y 2026.

Como se ha demostrado en este documento, los interlocutores sociales tienen competencias estatutarias para desempeñar una labor legislativa, pero sería mucho mejor si la Comisión Europea se encargara de esto debido al ámbito de aplicación deseable: *todos* los pescadores correspondientes en *todos* los buques pesqueros -, las futuras modificaciones previstas del Convenio y la necesaria alineación de la política pesquera común con las medidas que garantizan la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. Cuanto antes, mejor.

La Comisión Europea debería incluir (por tanto), como parte de su programa de trabajo para 2019, una propuesta de Directiva para la incorporación del STCW-F al *acervo comunitario* para completar la aplicación de la legislación de la Unión sobre las normas mínimas acordadas internacionalmente para garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca. La propuesta debería incluir medidas específicas para el reconocimiento de los certificados de competencia de los pescadores en línea con las disposiciones correspondientes del STCW-F; no solo para ciudadanos del Espacio Económico Europeo, sino también para ciudadanos de países terceros que hayan ratificado o que se hayan adherido al STCW-F.

Sugerencia de estructura para la legislación mínima de la Unión

Sobre la base de las normas internacionales disponibles, directrices y orientaciones, la estructura de la legislación mínima de la Unión sobre formación y certificación de pescadores y reconocimiento de sus certificados podría ser:

Todos los buques pesqueros, independientemente del tamaño o de la potencia de propulsión

- Formación de seguridad básica para todos los pescadores¹⁶⁶

166 Directiva 93/103/CE, artículo 9, y la Directiva (UE) 2017/159, artículo 35, apartado 3 (a).

- Aplicación del Capítulo III del STCW-F¹⁶⁷

Buques pesqueros de eslora inferior a 12 metros

- Introducción sobre las normas de formación y certificación para patrones¹⁶⁸ y radiooperadores¹⁶⁹
 - Solicitud de orientación para esta categoría de buques pesqueros proporcionada en el *Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros, 2001*

Buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 12 metros, pero inferior a 24 metros.

- Introducción sobre las normas de formación y certificación para patrones¹⁷⁰ y radiooperadores¹⁷¹
 - Solicitud de orientación para esta categoría de buques pesqueros proporcionada en el *Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros, 2001*

Buques pesqueros con cubierta de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior a [60] metros.

- Aplicación del STCW-F, Capítulos II y IV para patrones, oficiales no de máquinas y radiooperadores.

Buques pesqueros de eslora igual o superior a 60 metros.

- Introducción sobre las normas de formación y certificación para patrones, oficiales no de máquinas y radiooperadores¹⁷²

Buques pesqueros equipados con una potencia de propulsión inferior a 750kW

- Introducción sobre las normas de formación y certificación para oficiales de máquinas
 - Solicitud de orientación para esta categoría de buques pesqueros proporcionada en el *Documento que ha de servir de guía para la formación y titulación del personal en los buques pesqueros, 2001*

Buques pesqueros equipados con una potencia de propulsión igual o superior a 750 kW pero inferior a 3.000 kW

- Aplicación del STCW-F, Capítulo II para oficiales de máquinas

167 El STCW-F, Capítulo III, no contribuye demasiado a los requisitos armonizados. Por tanto, la Plataforma FISH ha adoptado un programa sobre formación de seguridad básica para todos los pescadores. El programa se puede consultar en el sitio web de la Plataforma FISH: www.fish-platform.eu.

168 Directiva (UE) 2017/159, artículo 10, apartado 1.

169 Directiva 93/103/CE, artículo 10 (c), y la Directiva (UE) 2017/159, artículo 28 (d).

170 Directiva (UE) 2017/159, artículo 10, apartado 1.

171 Directiva 93/103/CE, artículo 10 (c), y la Directiva (UE) 2017/159, artículo 28 (d).

172 STCW-F, Resolución 6, y Directiva 93/103/CE, artículo 10 (c).

- Introducción de los requisitos para los oficiales encargados de vigilancia de máquinas y disposiciones de guardia¹⁷³

Buques pesqueros equipados con potencia de propulsión igual o superior a 3.000 kW

- Introducción sobre las normas de formación y certificación para oficiales de máquinas
- Introducción de los requisitos para los oficiales encargados de vigilancia de máquinas y disposiciones de guardia¹⁷⁴

Reconocimiento de los certificados de competencia de los pescadores¹⁷⁵

- Aplicación del STCW-F, Capítulo I, disposiciones sobre reconocimiento
- Introducción de los certificados de competencia de los pescadores "universales"
- Establecimiento de una agencia de la Unión que tenga la tarea de garantizar que los Estados miembros y los países terceros (con los que la Unión tiene acuerdos de asociación pesquera (sostenibles)) cumplen los requisitos de la Unión relativos a la formación y titulación de los pescadores. La agencia más obvia existente es AESM (Agencia Europea de Seguridad Marítima)

173 STCW-F, Resolución 7.

174 STCW-F, Resolución 7.

175 Véase: Directiva 2005/45/CE

Conclusiones

1. Son demasiados los pescadores que sufren lesiones graves o mueren en el ejercicio de su profesión, incluso dentro de la Unión Europea en la actualidad. Según el resumen anual de siniestros e incidentes marítimos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la pesca fue el sector marítimo más peligroso de la UE en el periodo comprendido entre 2011 y 2016.
2. En el mejor de los casos, la situación de la seguridad en la pesca marítima hoy en día no difiere de la situación de la seguridad en el transporte marítimo a finales de los años 1900, que llevó a que la Comunidad Europea adoptara acciones legislativas de forma rápida y enérgica con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas internacionales sobre formación y titulación de los trabajadores del mar, entre otras cuestiones.
3. Todos los Estados miembros y la Unión son signatarios de la *Convención de Naciones Unidas sobre el derecho del Mar* (UNCLOS) que impone sobre los Estados de pabellón la obligación de garantizar la seguridad marítima a través de su legislación interna que deberá basarse en las normas acordadas internacionalmente. Mientras que los Estados miembros se toman su obligación en serio en el sector del transporte marítimo (en parte gracias a los esfuerzos legislativos llevados a cabo por la Unión), no parece que se tomen su obligación muy en serio para el sector pesquero, dado que los índices de ratificación de convenios internacionales sobre la seguridad en la pesca marítima se mantienen muy bajos (véase el anexo I).
4. Aunque la Unión adoptó el llamado Protocolo de Torremolinos de 1993 en su acervo a través de la Directiva 97/70/CE y el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, a través de la Directiva (UE) 2017/159, no actuó con la misma diligencia y energía respecto de la formación en seguridad en el sector pesquero que en el sector del transporte marítimo.
5. Desde el punto de vista de la seguridad marítima, es fundamental que los responsables de la navegación en los barcos y de la propulsión de los mismos reciban un nivel normalizado de formación básica en seguridad y niveles normalizados de formación en seguridad. La Unión Europea lo ha confirmado en numerosas ocasiones en las que la seguridad en el transporte marítimo se ha visto afectada. Huelga decir que esto

también se aplica en el ámbito de la pesca.

6. En la actualidad, las medidas internas de los Estados miembros sobre los niveles de formación de los pescadores, en caso de estar reguladas, son complejas, poco accesibles, varían considerablemente de un Estado miembro a otro y parecen no siempre fundamentarse sobre las normas acordadas internacionalmente. Por ello, no existe un nivel normalizado de formación para los pescadores dentro de la Unión. Esta situación no lleva precisamente a la mejora de la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.
7. La Decisión (UE) 2015/799 por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar o a adherirse al STCW-F ha demostrado no ser efectiva en virtud de los índices de ratificación/adhesión tan bajos que quedan por parte de los Estados miembros.
8. El estado actual de la situación muestra que los Estados miembros no podrán alcanzar de manera adecuada el objetivo de mejorar su entorno laboral para proteger la salud y la seguridad de los pescadores a través de la formación en seguridad de conformidad con el STCW-F, sino que se alcanzará mejor a nivel de la Unión, por el calado y los efectos de la acción.
9. El estado actual de la situación requiere, por tanto, de medidas legislativas por parte de la Unión.
10. El Convenio STCW-F no es un convenio sobre normas de formación profesional. No establece normas de formación sobre habilidades relacionadas con la pesca. Es un convenio sobre normas de formación para competencias básicas en seguridad, navegación segura y propulsión segura de los buques de pesca. Se trata, por tanto, de un convenio cuyo objetivo es mejorar el entorno de trabajo para proteger la salud y seguridad de los pescadores.
11. El Convenio STCW-F cubre a todos los pescadores en relación con la formación básica en seguridad. No obstante, las normas contenidas en él sobre formación en seguridad para la navegación se limitan a barcos de eslora igual o superior a 24 metros y, en términos de propulsión, a barcos con una potencia de propulsión igual o superior a 750 kilovatios.
12. La Directiva (UE) 2017/159 obliga a los Estados miembros a adoptar legislación en materia de formación y titulación de pescadores antes del 15 de noviembre de 2019; incluso para los pescadores que trabajen en el extranjero a bordo de barcos pesqueros de eslora inferior a 24 metros.¹⁷⁶ En virtud de las obligaciones de su Estado de pabellón en el marco del derecho internacional, la legislación en cuestión deberá basarse en las normas internacionales adoptadas en el ámbito de la seguridad marítima en la pesca.
13. La legislación de la Unión sobre la formación en seguridad para los pescadores debería, por tanto, ir más allá del alcance del STCW-F e introducir normas para barcos pequeños (aquellos de eslora inferior a 12 metros y aquellos de eslora igual o superior a 12 metros pero inferior a 24 metros), que conforman gran parte de la flota pesquera de la Unión, y barcos grandes (p. ej. de eslora igual o superior a 60 metros) y para barcos con potencia de propulsión inferior a 750 kilovatios y para aquellos con potencia de propulsión igual

176 La Directiva (UE) 2017/159, anexo, artículo 3, no obstante, ofrece a los Estados miembros cierta flexibilidad para categorías *limitadas* de pescadores o buques de pesca para un periodo de tiempo *limitado* (5 años como máximo).

o superior a 3.000 kilovatios.

14. En línea con la moral y las responsabilidades formales internas e internacionales de la Unión recogidas en los *Tratados de Lisboa* y del *Derecho del Mar*, entre otros, la Unión debería alinear su política pesquera común con las normas acordadas internacionalmente sobre seguridad marítima en el ámbito de la pesca.
15. En virtud del proyecto de revisión al que se está sometiendo el STCW-F de la OMI en la actualidad, la Unión debería coordinar las posturas de los Estados miembros con el fin de evitar mayores carencias y garantizar un enfoque armonizado.
16. Teniendo en cuenta la Conclusión 10, el Convenio STCW-F se enmarca en el ámbito del artículo 153, apartado 1 (a) del TFUE y otorga, por tanto, competencia estatutaria a los interlocutores sociales para llegar a un acuerdo cuyo objetivo sea la incorporación del Convenio al *acervo* de la Unión.
17. Aunque los interlocutores sociales están preparados para adoptar acciones legislativas, prefieren la vía *rápida* que propone la Comisión Europea. Están preparados para apoyar a la Comisión aportando su experiencia y conocimientos en términos sectoriales y jurídicos.
18. En virtud del alcance deseado - *todos* los pescadores involucrados y *todos* los buques de pesca -, de las futuras modificaciones al Convenio STCW-F y de la necesidad de alinearlo con la PPC con medidas relativas a la formación en seguridad, *entre otras*, no cabe duda de que es mejor que la Comisión, y no los interlocutores sociales, proponga la legislación para la incorporación del Convenio al *acervo* de la Unión.
19. La Comisión Europea debería (por tanto), en el marco de su programa de trabajo para 2019, incluir una propuesta de Directiva para incorporar el STCW-F al *acervo comunitario* con el fin de completar la adopción de las normas internacionalmente acordadas en la legislación comunitaria para garantizar la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.
20. La Directiva 2005/36/CE obstaculiza más que promueve la libre circulación de pescadores dentro de la Unión Europea y no establece un nivel normalizado de formación y titulación para los pescadores que trabajan en buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, aunque dicho nivel normalizado es fundamental desde el punto de vista de la seguridad marítima.
21. Regular el reconocimiento de títulos de aptitud de trabajadores del mar y pescadores se ha convertido en competencia exclusiva de la Unión Europea a través de la Directiva 2005/36/EC. Para los trabajadores del mar, la Unión ha introducido distintas reglas específicas para el reconocimiento de sus títulos de aptitud basadas en el sistema de reconocimiento recogido en el Convenio STCW-F. Hasta ahora, la Unión *no* ha introducido distintas reglas específicas para el reconocimiento de los certificados de aptitud de los pescadores basados en el sistema de reconocimiento recogido en el Convenio STCW-F. Esto no solo obstaculiza la libre circulación de pescadores, sino que también entorpece los niveles normalizados de formación en seguridad para todos los pescadores que trabajan a bordo de buques pesqueros que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, lo que supone una amenaza a la seguridad marítima en el ámbito de la pesca.
22. En su programa de trabajo para 2019, la Comisión Europea debería proponer las medidas específicas para el reconocimiento de los títulos de aptitud de los pescadores en línea con las disposiciones correspondientes del STCW-F. No solo para los ciudadanos del Espacio Económico Europeo; también para

los ciudadanos de países terceros que no hayan ratificado ni se hayan adherido al STCW-F.

23. La Comisión Europea debería investigar las posibilidades, incluida la modificación del STCW-F, de introducir un sistema según el cual un título de aptitud auténtico de un pescador emitido por un Estado miembro bajo el control de la AESM proporciona acceso directo, *es decir*, sin la intervención de las autoridades del Estado de pabellón, a los rangos o funciones cubiertos por el título a bordo de los buques pesqueros de otro Estado miembro.
24. Aunque la acción legislativa de la Unión resulta inevitable, los Estados miembros todavía tienen que ratificar o adherirse a los tres convenios fundamentales que establecen las normas para la seguridad marítima en el ámbito de la pesca, dado que esto ayudará a que el Convenio de Torremolinos entre en vigor y aportará significativamente más peso a los otros dos convenios, lo que supondrá una motivación con carácter un tanto persuasivo (*es decir*, control del Estado rector del puerto), para que los países terceros sigan el buen ejemplo de los Estados miembros de la Unión.
25. La Comisión Europea debería proponer medidas de aplicación en relación con la Directiva (UE) 2017/159 similares a aquellas adoptadas por el sector del transporte marítimo a través de la Directiva 2013/54/EU en relación con la Directiva 2009/13/ CE.

Agradecimientos

Cornelis Vrolijk Group, IJmuiden, Países Bajos, mis empleadores, han contribuido permitiéndome dedicar tiempo al trabajo del Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima.

Romke Wybenga, LLM, de Wybenga Advocaten, Rotterdam, Países Bajos, ha contribuido con su apoyo moral incansable.

Gerdien van der Voet, Prof Dr LLM, catedrática de Derecho Mercantil en la Escuela Erasmus de Derecho, Rotterdam, Países Bajos, ha contribuido con sus estudios a las relaciones laborales especiales de los trabajadores del mar, incluidos los pescadores.

Zef Even, Prof Dr LLM, catedrático de Derecho Laboral en la Escuela Erasmus de Derecho, Rotterdam, Países Bajos, ha contribuido con un dictamen sobre las competencias de los interlocutores sociales europeos y los poderes implícitos de la Unión.

Stichting Zee-Risico 1996 ha contribuido facilitando fondos para financiar parte del estudio y este artículo.

La fotografía® de la portada realizada por Anneke Moerenhout de la estatua *Vissersvrouw van Scheveningen* ("Mujer de un pescador en Scheveningen") de Gerard Bakker. Utilizada con el permiso de la fotógrafa con fines no comerciales.

Anexo I

Ratificaciones/adhesiones por parte de los Estados miembros de la UE

ESTADO MIEMBRO DE LA UE		UNCLOS	A		B		C	
			S	F	S	F	S	F
			SOLAS	SBP	STCW	STCW-F	CTM	C188
Austria	Estado del interior	✓	✓	X	✓	X	X	X
Bélgica	Estado costero	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Bulgaria	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Croacia	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Chipre	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
República Checa	Estado del interior	✓	✓	X	✓	X	X	X
Dinamarca	Estado costero	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Estonia	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	✓
Finlandia	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Francia	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	✓
Alemania	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Grecia	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Hungría	Estado del interior	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Irlanda	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Italia	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Letonia	Estado costero	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Lituania	Estado costero	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Luxemburgo	Estado del interior	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Malta	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Países Bajos	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Polonia	Estado costero	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Portugal	Estado costero	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Rumanía	Estado costero	✓	✓	X	✓	✓	✓	X
Eslovaquia	Estado del interior	✓	✓	X	✓	X	✓	X
Eslovenia	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
España	Estado costero	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
Suecia	Estado costero	✓	✓	✓	✓	X	✓	X
Reino Unido	Estado costero	✓	✓	X	✓	X	✓	X
		28	28	12	28	8	26	3
Unión Europea		✓	I	I	I	NI	I	I

A = Construcción, equipamiento y navegabilidad; B = Formación y titulación;

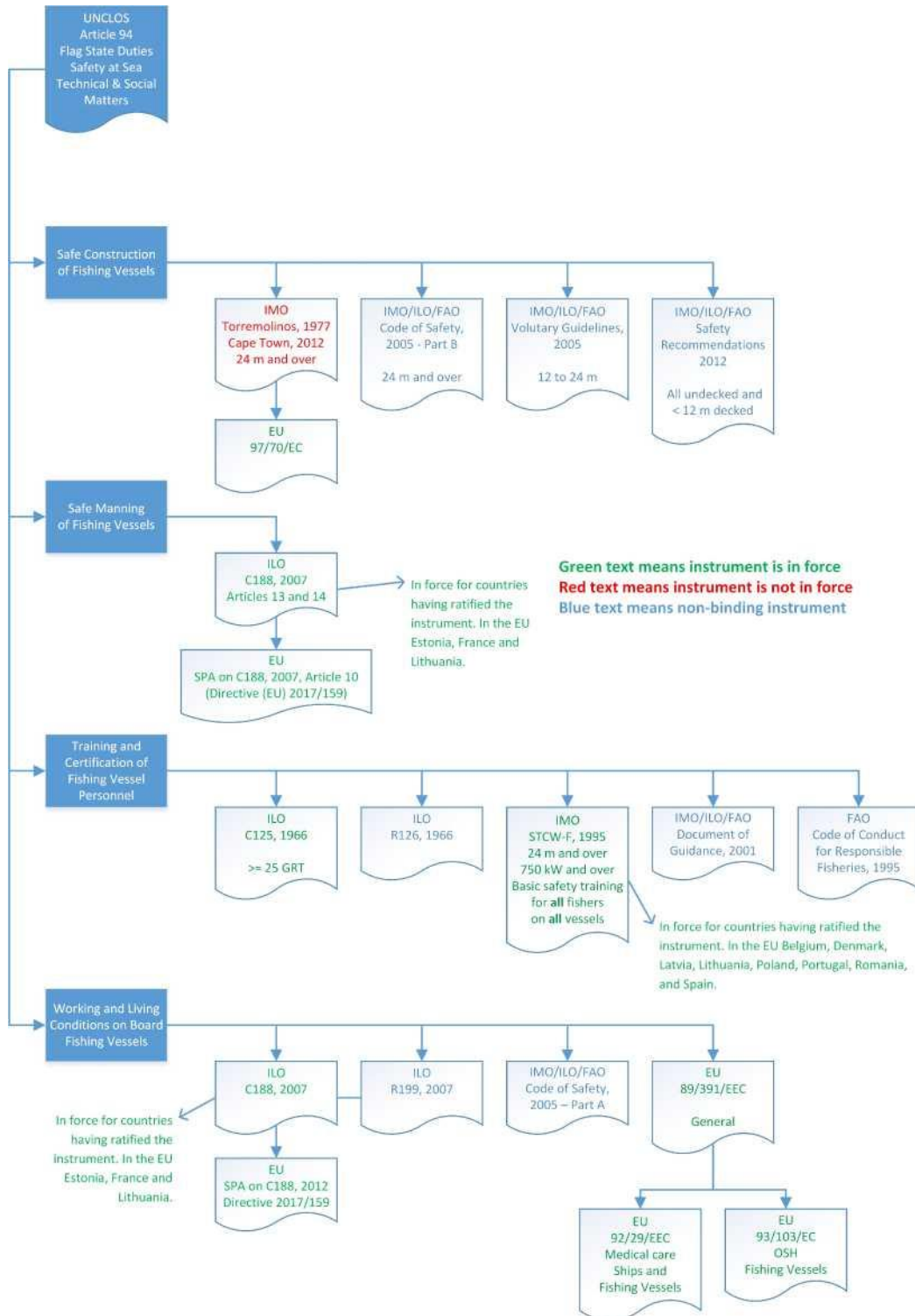
C = Dotación y condiciones laborales; S = Transporte marítimo; F = Pesca;

✓ = Ratificado/adherido; X = No ratificado/no adherido;

I = Adoptado; NI = No adoptado.

Anexo II

Marco legal internacional para la seguridad marítima en el



ámbito de la pesca

Anexo III

Listado de temas en el plan de estudios del STCW-F

Capítulo II

Titulación de patronos, oficiales, oficiales de máquinas y radiooperadores

Apéndice a la regla 1

Conocimientos mínimos exigidos para la titulación de patronos en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en aguas sin límites:

- Navegación y determinación de posición
- Guardia
- Navegación con radar
- Compases magnéticos y girocompases
- Meteorología y oceanografía
- Gobierno y maniobra de buques pesqueros
- Construcción y estabilidad de buques pesqueros
- Manipulación y estiba de capturas
- Maquinaria de los buques pesqueros
- Prevención de incendios y dispositivos de lucha contra incendios
- Procedimientos en caso de emergencia
- Asistencia médica
- Derecho marítimo
- Lengua inglesa
- Comunicación
- Salvamento
- Búsqueda y rescate
- Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros

Apéndice a la regla 2

Conocimientos mínimos exigidos para la titulación de oficiales responsables de la guardia en términos de navegabilidad en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en aguas sin límites:

- Navegación astronómica
- Navegación terrestre y costera

- Navegación con radar
- Guardia
- Sistemas electrónicos de posicionamiento y navegación
- Meteorología
- Compases magnéticos y girocompases
- Comunicación
- Prevención de incendios y dispositivos de lucha contra incendios
- Salvamento
- Procedimientos en caso de emergencia y prácticas laborales seguras para el personal de los buques pesqueros
- Gobierno y maniobra de buques pesqueros
- Construcción de buques pesqueros
- Estabilidad de buques
- Manipulación y estiba de capturas
- Lengua inglesa
- Asistencia médica
- Búsqueda y rescate
- Prevención de la contaminación en el entorno marino

Apéndice a la regla 3

Conocimientos mínimos exigidos para la titulación de patrones en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en aguas limitadas:

- Navegación y posicionamiento
- Guardia
- Navegación con radar
- Compases
- Meteorología y oceanografía
- Gobierno y maniobra de buques pesqueros
- Construcción y estabilidad de buques pesqueros
- Manipulación y estiba de capturas
- Maquinaria de los buques pesqueros
- Prevención de incendios y dispositivos de lucha contra incendios
- Procedimientos en caso de emergencia
- Asistencia médica
- Derecho marítimo
- Salvamento
- Búsqueda y rescate
- Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros, Parte A

Apéndice a la regla 4

Conocimientos mínimos exigidos para la titulación de oficiales responsables de la guardia en términos de navegabilidad en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operan en aguas limitadas:

- Navegación terrestre y costera
- Navegación con radar
- Guardia
- Sistemas electrónicos de posicionamiento y navegación
- Meteorología
- Compases
- Lucha contra incendios
- Salvamento
- Procedimientos en caso de emergencia y prácticas laborales seguras para el personal de los buques pesqueros
- Gobierno y maniobra de buques pesqueros
- Estabilidad de los buques
- Manipulación de capturas
- Construcción de buques pesqueros
- Asistencia médica
- Búsqueda y rescate
- Prevención de la contaminación en el entorno marino

Apéndice a la regla 5

Conocimientos mínimos exigidos para la titulación de jefe de máquinas y primer oficial de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 kW:

- Véase el Convenio STCW-F

Apéndice a la regla 6

Conocimientos y requisitos de formación mínimos adicionales para el personal de radiocomunicaciones del SMSSM:

- Véase el Convenio STCW-F

Capítulo III

Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros

Regla 1

Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros:

- Técnicas personales de supervivencia, incluido el uso de chalecos salvavidas y trajes de inmersión, si procede
- Prevención y lucha contra incendios
- Procedimientos en caso de emergencia
- Conocimientos de primeros auxilios
- Prevención de la contaminación marina
- Prevención de accidentes a bordo

Capítulo IV Guardia

- Véase el Convenio STCW-F

Anexo IV

El compromiso social de la Comisión

“Señoras y señores:

Todos sabemos demasiado bien que la pesca no solo es un trabajo duro, sino que también es una de las ocupaciones más peligrosas, en la que los accidentes suceden muy fácilmente. Tenemos la responsabilidad colectiva - como Estados, como instituciones y como armadores - de hacer todo lo posible para garantizar unas condiciones laborales dignas, la seguridad de los barcos y la seguridad de las personas que trabajan en los buques pesqueros, dondequiera que sea. Los pescadores también tienen que haber recibido la formación adecuada, tener la titulación requerida y estar capacitados para el trabajo. Por todo ello, la comunidad internacional ha conseguido acordar una serie de normas comunes [...]. Así que contamos con reglas, instrumentos y normas. Sin embargo, al contrario de lo que ocurre en el ámbito del transporte marítimo, no se han ratificado lo suficiente. En la actualidad, solo 10 Estados han ratificado el C188, 20 Estados han ratificado el STCW-F, y el Acuerdo de Ciudad del Cabo se mantiene a la espera de que un número suficiente de ratificaciones entre en vigor. Por todo ello, estos instrumentos, reglas y normas están lejos de aplicarse de forma amplia y armonizada en los barcos. Como consecuencia de ello, los niveles de protección varían considerablemente entre pescadores/as de distintos países y entre pescadores/as y [...] trabajadores del mar. Algo que difícilmente puede justificarse. El bajo nivel de protección de los pescadores es todavía más sorprendente si tenemos en cuenta que el número de pescadores en el mundo realmente es entre 10 y 20 veces superior al de trabajadores del mar.[...] La Unión Europea se toma estos retos sociales muy en serio: la promoción de una mayor seguridad marítima y de mejores condiciones laborales para los pescadores es una de nuestras prioridades en términos políticos para mejorar la gobernanza de los océanos dentro y fuera de la UE y se encuentra en línea con los compromisos de la UE en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (ODS 8 y 14 principalmente). [...] Así que, ¿qué hacemos dentro la UE? En la UE tenemos un mandato jurídico y político firme para gestionar los recursos biológicos marinos con los objetivos de conseguir no solo beneficios medioambientales y económicos, sino también sociales y un nivel de vida razonable. Esto se recoge en el Tratado de Funcionamiento de la UE y en la Política Pesquera Común de la UE. Tanto nuestra política estructural como de conservación pesquera contribuyen a la dimensión social, incluida la sostenibilidad social de la cadena de suministro de los alimentos del mar. En lo que se refiere a normas laborales y de seguridad en la pesca, la situación se complica en la UE dado que nos encontramos en una zona que llamamos de “competencia mixta”. Esto significa que, por un lado, la parte principal de los convenios tiene que incorporarse al derecho comunitario. Por otro lado, los convenios internacionales deben ratificarse por parte de los Estados miembros de la UE, ya que los Estados miembros son signatarios de la OIT y la OMI. Aquí, la UE y los Estados miembros todavía tienen deberes que hacer. Por ello, hemos estado concienciando a los Estados miembros sobre la necesidad de ratificar los convenios internacionales relacionados con las condiciones laborales

y de seguridad y de promocionar su ratificación a nivel internacional. En este sentido, también hemos trabajado muy de cerca con los interlocutores sociales europeos y con las partes interesadas relevantes del sector pesquero. Nuestro Comisario de Asuntos Marítimos, el Sr. Vella, se ha comprometido personalmente a avanzar en las ratificaciones durante su mandato y ha escrito a nuestros Estado miembros con este fin. Espero que en nuestro próximo informe sobre la ratificación del STCW-F por parte de los Estados miembros de la UE podamos mostrar el progreso en las ratificaciones. Porque, cuantos más Estados ratifiquen los convenios y realmente los adopten, en lugar de unos pocos, mejor será la protección de los trabajadores de la pesca a nivel mundial y más fácil será, por tanto, conseguir igualdad de condiciones para nuestros operadores. [...].”¹⁷⁷

177 Citas del discurso principal a cargo de Veronika Veits, directora de la Dirección General de Asuntos Marítimos y Pesca, Política Pesquera para el Mediterráneo y el Mar Negro, de la Comisión Europea, el 11 de julio de 2018 en Roma en el evento paralelo sobre “cómo garantizar pesquerías sostenibles en términos sociales, medioambientales y comerciales” de la 33ª sesión del Comité de Pesca (COFI) de la FAO.

Son demasiados los pescadores que sufren lesiones o mueren en el ejercicio de su profesión, incluso dentro de la Unión Europea en la actualidad. Según el resumen anual, algo incompleto, de siniestros e incidentes marítimos de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la pesca es el sector marítimo más peligroso de la UE. Los errores humanos constituyen la causa principal de los siniestros marítimos. Se está fomentando ampliamente la formación adecuada basada en las normas acordadas internacionalmente como una forma de prevenir los siniestros marítimos causados por errores humanos. Aun así, los Estados miembros de la UE se muestran reacios a adherirse al convenio de la OMI sobre la formación de los pescadores, el Convenio STCW-F que fue adoptado en 1995. Algo que contrasta enormemente con los esfuerzos realizados en términos de seguridad marítima en el ámbito del transporte marítimo. Incluso la propia Comisión Europea ha estado mareando la perdiz con esto durante muchos años. Ha llegado el momento de que la Unión acepte el desafío. Los interlocutores sociales europeos para la pesca marítima podrían asumir la labor legislativa al firmar un acuerdo para la incorporación del STCW-F al *acervo* de la Unión. Tienen la competencia estatutaria para hacerlo tal y como se fundamenta en este documento, que ha sido redactado bajo los auspicios del Comité de Diálogo Social Sectorial para la Pesca Marítima por Ment van der Zwan. Sin embargo, los interlocutores sociales prefieren una iniciativa rápida y completa por parte de la Comisión Europea.



El proyecto *Pilares del Mar* ha sido financiado con el apoyo de la Comisión Europea. Esta publicación refleja únicamente las opiniones del autor, y la Comisión Europea no se considerará responsable del uso que se pueda hacer de la información recogida en la misma.