



FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y JURÍDICAS

Trabajo de fin de Carrera titulado:

La eficacia de las Regulaciones para la Protección de los Derechos Humanos en Buques Pesqueros que Operan en Aguas Internacionales desde la Creación del Convenio del Trabajo en la Pesca (2007)

Realizado por:

Emilia Victoria Rosero McIntyre

Director (a) del proyecto:

María Gabriela León Guajardo

Como requisito para la obtención del título de:

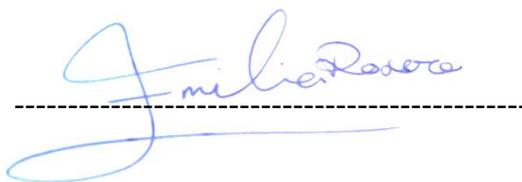
ABOGADA DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA

QUITO, 17 de septiembre de 2025

DECLARACIÓN JURAMENTADA

Yo, Emilia Victoria Rosero McIntyre, ecuatoriana, con cédula de ciudadanía No. 1722259916, declaro bajo juramento que el trabajo aquí desarrollado es de mi autoría, que no ha sido presentado anteriormente para ningún grado o calificación profesional, y se basa en las referencias bibliográficas descritas en este documento.

A través de esta declaración, cedo los derechos de propiedad intelectual a la UNIVERSIDAD INTERNACIONAL SEK, según lo establecido en la Ley de Propiedad Intelectual, su reglamento y normativa institucional vigente.



Emilia Victoria Rosero McIntyre

C.C.: 1722259916

DECLARACIÓN DEL DIRECTOR DE TESIS

Declaro haber dirigido este trabajo a través de reuniones periódicas con la estudiante, orientando sus conocimientos y competencias para un eficiente desarrollo del tema escogido y dando cumplimiento a todas las disposiciones vigentes que regulan los Trabajos de Titulación.



María Gabriela León Guajardo

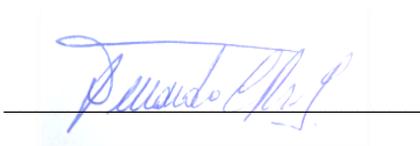
C.C. 1727845826

LOS PROFESORES INFORMANTES:

Fernando André Rojas Yerovi

Evelyn Yajaira Andrade Torres

Después de revisar el trabajo presentado lo han calificado como apto para su defensa oral ante el tribunal examinador.



Fernando André Rojas Yerovi

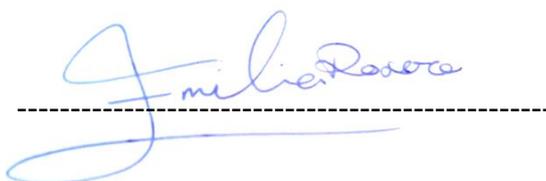


Evelyn Yajaira Andrade Torres

Quito, 18 de septiembre de 2025

DECLARACIÓN DE AUTORÍA DEL ESTUDIANTE

Declaro que este trabajo es original, de mi autoría, que se han citado las fuentes correspondientes y que en su ejecución se respetaron las disposiciones legales que protegen los derechos de autor vigentes.



Emilia Victoria Rosero McIntyre

C.C.: 1722259916

AGRADECIMIENTOS

Quisiera agradecer a Dios, y expresar mi profundo agradecimiento a mis padres, quienes han caminado a mi lado desde el primer día de preescolar y no me han soltado la mano, incluso cuando seguir parecía imposible. A mi abuela, por ser la mujer fuerte, inspiradora y el pilar inquebrantable que ha guiado mi camino. A mi hermano, quien representa, más o menos, el 50% de mi entretenimiento diario.

Extiendo también mi gratitud a los docentes y miembros de la Facultad de Derecho de la Universidad Internacional SEK, quienes más allá de transmitir conocimientos, me han enseñado a ser un mejor ser humano. Con cada palabra y acción han demostrado no solo ser excelentes profesionales, sino personas excepcionales, cuyo ejemplo llevaré siempre conmigo.

DEDICATORIA

A mis padres, mi abuela y mi hermano, por ser quienes me han acompañado estos cuatro años de carrera, y quienes, veintiún años de vida después, siguen a mi lado.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Declaración Juramentada	2
Declaración del Director de Tesis	3
Declaración de Autoría del Estudiante	5
Agradecimientos	6
Dedicatoria	7
Índice de Contenidos	8
Resumen	9
Abstract	10
Introducción	11
Objetivo General	13
Objetivos Específicos	13
Metodología	13
Pregunta de Investigación	13
Planteamiento del Problema	14
Estado Del Arte	16
Capítulo I	21
Capítulo II	45
Capítulo III	76
Conclusiones y Recomendaciones	95
Bibliografía	101
Anexos	109
Cuadro Comparativo I	109

RESUMEN

El presente trabajo analiza la eficacia funcional del sistema normativo internacional en materia de protección de los derechos humanos en la industria pesquera de alta mar. A través del estudio de cuatro casos paradigmáticos con diferentes pabellones —el *Lorongyu 2682* (China), el *Ping Shin 101* (Taiwán), el *Da Wang* (Vanuatu) y el *Philomena* (Reino Unido)— demuestra que, a pesar de la existencia de un marco jurídico sólido compuesto por tratados como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006), el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1982), su implementación efectiva sigue siendo deficiente.

A partir de lo expuesto y como resultado de la aplicación de la metodología en el estudio de los casos prácticos, la presente investigación revela que los principales factores que explican esta ineficacia incluyen la falta de voluntad política estatal, la ausencia de mecanismos coercitivos internacionales y la debilidad institucional de las autoridades competentes. Se concluye que los derechos humanos en alta mar continúan siendo ignorados por los Estados, y se proponen alternativas como la responsabilidad compartida, la autorregulación y el fortalecimiento de organismos internacionales como soluciones viables ante la inacción de los Estados y la ineficacia normativa.

Palabras clave

Derecho marítimo; derechos humanos en alta mar; eficacia funcional normativa; jurisdicción; pesca en alta mar

ABSTRACT

This thesis examines the functional efficacy of the international framework regarding the protection of human rights on the high-seas fishing industry. By studying four emblematic cases involving vessels flagged under different States —the Lorongyu 2682 (China), the Ping Shin 101 (Taiwan), the Da Wang (Vanuatu), and the Philomena (United Kingdom)— we were able to illustrate that, despite the existence of a robust legal framework composed of treaties such as the Maritime Labour Convention (2006), the Work in Fishing Convention (2007), and the United Nations Convention of the Law of the Sea (1982), effective implementation remains insufficient.

Based on the findings and, as a result of the applied methodology in the case study, the research reveals that the main factors contributing to this inefficacy include the States' lack of political will, the absence of binding international enforcement mechanisms, and authorities' institutional weakness. We were able to conclude that human rights in the high-seas continue to be neglected by States, and in that regard, we propose alternative solutions such as shared responsibility, self-regulation, and the strengthening of international organizations as viable solutions in the face of persistent State inaction and the inefficacy of the legal framework.

Key words

Maritime law; human rights at high sea; functional effectiveness of the legal system; jurisdiction; high seas fishing industry

INTRODUCCIÓN

El trabajo marítimo dentro de aguas internacionales, especialmente en la industria pesquera, ha sido reconocido como un sector sumamente vulnerable a violaciones de derechos humanos; como lo es la explotación laboral, el tráfico de personas y trabajo en condiciones que podrían incluso ser consideradas esclavitud contemporánea. La falta de una jurisdicción clara, dificulta la aplicación de normativas internacionales destinadas a proteger a los trabajadores marítimos. Ante este panorama, la presente investigación es relevante para evaluar la eficacia de los tratados internacionales vigentes, así como su capacidad real para garantizar la protección de los derechos laborales en alta mar.

Partiendo de este punto, desde una perspectiva del derecho internacional y derechos humanos, este estudio busca analizar los marcos normativos aplicables al trabajo marítimo, tales como Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006) y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), para de esta manera lograr identificar vacíos normativos y estructurales que limitan la efectividad de las normas. El enfoque empírico del presente trabajo, que combina un análisis normativo y un estudio de caso, permitirá evidenciar las diferencias en la aplicación de estas regulaciones y su impacto en la vida de los trabajadores marítimos.

Como tal, el análisis de casos específicos es fundamental para esta investigación, dado que permite ilustrar de manera clara y concreta cómo la posible ineficacia normativa se traduce en abusos laborales recurrentes. A través de la comparación de casos en diferentes buques, que portan diferentes pabellones, se podrán identificar patrones comunes de incumplimiento y debilidades en los mecanismos de supervisión que no se limitan a una sola región, sino a la industria como tal. Esto, por su parte, contribuirá al debate sobre la necesidad de reformas normativas y nuevas estrategias de aplicación de la ley.

Asimismo, por medio de la presente investigación se busca generar insumos clave para fortalecer la protección de los derechos laborales en alta mar. En ese sentido, los hallazgos podrán servir como referencia para organismos internacionales, Estados y actores del sector marítimo en la creación de políticas más eficaces, que tomen en cuenta tanto limitaciones legislativas como operativas, para prevenir abusos y garantizar condiciones de trabajo dignas. En la misma línea, esta investigación constituye una valiosa herramienta en el ámbito académico y social, pues al visibilizar las condiciones de trabajo

en alta mar y los desafíos regulatorios, se busca fomentar una mayor conciencia sobre la importancia del cumplimiento de los derechos humanos, no solo en el ámbito del trabajo marítimo, sino en todo tipo de contextos laborales.

Finalmente, la investigación tiene una dimensión tanto preventiva como de protección, ya que al identificar los principales factores que facilitan la explotación laboral dentro de aguas internacionales, se podrán proponer soluciones para reducir la vulnerabilidad de los trabajadores, así como para mejorar los mecanismos de cumplimiento de normativa internacional ya existentes y, por tanto, mejorar las condiciones de vida de los trabajadores marítimos actuales. En conclusión, este estudio no solo contribuirá al conocimiento académico que se tiene sobre las regulaciones del trabajo en alta mar, sino que también podrá tener un impacto real en la formulación de políticas, el fortalecimiento de los derechos laborales y la prevención de abusos en un sector históricamente desprotegido.

OBJETIVO GENERAL

Analizar la efectividad de las regulaciones internacionales en la protección de los derechos humanos en la industria pesquera en aguas internacionales, utilizando el estudio de diferentes casos como referencia para identificar fallas normativas y operativas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar los principales tratados, convenios internacionales y mecanismos que regulan la protección de los derechos humanos en la industria pesquera en aguas internacionales.
2. Identificar las debilidades normativas y los factores que contribuyen a una posible falta de aplicación efectiva de las regulaciones a través del análisis comparativo de cuatro casos de naves pesqueras con pabellones de diferentes regiones: Europa Occidental, Sudeste Asiático, Oceanía.
3. Proponer soluciones y recomendaciones estratégicas orientadas a fortalecer la aplicación efectiva de las normas internacionales de protección de los Derechos Humanos en aguas internacionales, considerando los desafíos normativos, jurisdiccionales y operativos que afectan su implementación.

METODOLOGÍA

La investigación adoptará un enfoque cualitativo, basado en el análisis documental, el estudio normativo y el examen de casos relevantes. Las fuentes primarias incluirán tratados internacionales, informes de organismos internacionales, informes de organismos no gubernamentales y normativa aplicable, mientras que las fuentes secundarias estarán compuestas por informes periodísticos, y análisis de expertos en la materia. Este enfoque permitirá evaluar la eficacia de las normas en la protección de los derechos humanos en aguas internacionales y detectar posibles deficiencias en su aplicación.

En el presente estudio se utiliza el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007) como marco normativo de referencia, aun cuando no todos los Estados analizados lo han ratificado. Esta elección responde a que el C188 constituye el instrumento internacional especializado más completo en materia de protección laboral de los pescadores, diseñado

sobre la base del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC, 2006), pero adaptado expresamente a las particularidades del sector pesquero. Su aplicación en este análisis no implica exigir formalmente obligaciones a Estados que no lo han ratificado, sino emplear sus disposiciones como parámetro comparativo para evaluar la eficacia normativa existente.

Además, el uso del C188 se justifica puesto que sus principios constituyen estándares internacionales de trabajo adecuados y de seguridad laboral reconocidos por la OIT, así como por la comunidad internacional en sentido amplio por medio de la ratificación de otros Convenios y Declaraciones. En consecuencia, el análisis se centra en determinar hasta qué punto las prácticas observadas en los cuatro casos estudiados cumplen o incumplen dichos estándares.

Considerando que, incluso en ausencia de ratificación, los Estados siguen obligados a respetar convenios generales de la OIT (como los relativos al trabajo forzoso, la no discriminación y la seguridad en el trabajo), la CONVEMAR (1982) —en lo que respecta al deber de ejercer jurisdicción efectiva sobre los buques de su pabellón— y las normas universales de derechos humanos. De esta manera el C188 opera como una herramienta metodológica de contraste que permite visibilizar vacíos de protección y falencias en la implementación de las obligaciones internacionales vigentes.

La metodología utilizada dentro de esta investigación se la detalla de mejor forma en la siguiente tabla (Tabla 1)

Tabla 1

Diagrama metodológico de la investigación

Etapa	Descripción	Instrumentos / Fuentes	Resultados esperados
Selección de casos	Identificación de cuatro casos paradigmáticos de vulneraciones a derechos humanos en buques pesqueros.	Revisión documental, informes de ONG, reportajes periodísticos.	Casos seleccionados: Lorongyu 2682, Ping Shin 101, Da Wang, Philomena.

Marco normativo	Determinación de los convenios internacionales aplicables al trabajo marítimo y pesquero.	Convenios OIT (C188, C105, C111, etc.), CONVEMAR, SOLAS, MLC.	Corpus normativo de referencia para el análisis comparativo.
Análisis de eficacia normativa	Evaluación del cumplimiento real de los convenios en cada caso concreto.	Criterios verificables: contratos, certificaciones, inspecciones, canales de denuncia, sanciones, estadísticas.	Determinación de la ineficacia material funcional de las normas.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

¿Son las regulaciones internacionales para la protección de los derechos humanos en la industria pesquera en aguas internacionales eficaces?

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Alta mar lo define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar como “todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico” (Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982, artículo 86). En ese sentido, el trabajo en alta mar se desarrolla en espacios en donde la jurisdicción nacional encuentra límites a su accionar, puesto que no se encuentra bajo la soberanía de ningún Estado.

Por esto, el trabajo en aguas internacionales implica la existencia de múltiples desafíos debido a la falta de una jurisdicción única y efectiva, que no solo contenga normas, sino también sirva para la aplicación de dichas normas. Esta falta de soberanía y jurisdicción genera dificultades en la supervisión de actividades que se desarrollan dentro de este territorio. En este contexto, los trabajadores marítimos, especialmente aquellos pertenecientes a la industria pesquera, son especialmente vulnerables a abusos laborales,

condiciones de trabajo precarias y vulneraciones de derechos humanos sin que existan mecanismos efectivos para su protección.

En ese sentido, el derecho marítimo, en un intento de regulación, ha impuesto dos mecanismos de control diferentes: el control por el Estado de bandera y el control por el Estado rector del puerto. El primero consiste en el control realizado por el Estado de la bandera o pabellón del barco y es el primer “filtro” por el que pasan las embarcaciones. Aquí, el Estado deberá designar una autoridad competente que se encargue de verificar que el barco cumpla con todas las regulaciones establecidas dentro de Convenios internacionales, así como normativa nacional.

Es decir, se encarga de verificar y otorgar certificados, permisos y realizar inspecciones. El segundo método, el control por el Estado rector del puerto, consiste en la inspección de buques de pabellón extranjero en los puertos nacionales con el objeto de verificar que el estado del buque y su equipo cumplan las prescripciones establecidas en los reglamentos internacionales y que el buque esté tripulado y se explota de conformidad con tales normas.

Asimismo, con la finalidad de regular las relaciones laborales que se mantienen en alta mar se han generado diversos instrumentos legales a nivel internacional. Entre ellos destacan el Convenio sobre Trabajo Marítimo (2006) de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR) mismos que establecen estándares mínimos de protección para los trabajadores en el mar.

Sin embargo, informes de organismos internacionales tales como la Organización Internacional del Trabajo, así como la Organización Marítima Internacional (OMI)¹, han señalado en numerosas ocasiones la persistencia de graves violaciones a los derechos humanos en la industria pesquera que incluyen, pero no se limitan, a la explotación, trabajo forzoso, trabajo en condiciones insalubres e insostenibles, abusos físicos y psicológicos, debido a la falta de mecanismos efectivos de supervisión y cumplimiento normativo.

¹ El informe “Caught at Sea - Forced Labour and Trafficking in Fisheries” de la OIT destaca además la necesidad de investigar más a fin de evaluar la extensión y la prevalencia del trabajo forzoso en la industria. Sin embargo, la evidencia disponible sugiere que las deficiencias en la legislación y en su aplicación son aprovechadas por intermediarios sin escrúpulos y por los operadores de los barcos de pesca.

En concreto, un informe del 2024 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), estima que en todo el mundo 128.000 pescadores sufren amenazas de violencia, servidumbre por deudas, exceso de horas extraordinarias y otras condiciones propias del trabajo forzoso, y en 2023 se detectaron al menos 500 embarcaciones pesqueras con condiciones de trabajo peligrosas y forzadas (O'Donoghue, 2023).

En ese sentido, el estudio se enfocará en la eficacia de las normas internacionales que regulan el trabajo marítimo dentro de aguas internacionales y, como tal, la existencia de mecanismos de supervisión efectivos. Por tal, el análisis abarca el período comprendido desde el nacimiento del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006) hasta el 2025, con el objetivo de evaluar la evolución de su aplicación y los desafíos que han persistido en la protección de los derechos laborales en aguas internacionales. Con este fin, se analizarán cuatro casos en concreto de embarcaciones pesqueras pertenecientes a diferentes regiones para poder evaluar las dificultades en la implementación de los convenios internacionales y la eficacia en la aplicación de las normas.

Por lo mencionado, la problemática planteada es de gran relevancia dado que afecta directamente a miles de trabajadores en alta mar, quienes, por su situación laboral pueden ser más vulnerables a violaciones a sus derechos. La investigación, por ende, busca evaluar la efectividad de los marcos normativos internacionales, y en ese sentido identificar la existencia de vacíos para eventualmente proponer medidas y soluciones que permitan garantizar una supervisión y cumplimiento más eficiente de los derechos laborales en aguas internacionales. Con ello, se espera aportar información clave para el fortalecimiento de la regulación internacional y, principalmente, contribuir a la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores marítimos.

ESTADO DEL ARTE

Analizando el contexto ecuatoriano, es posible concluir que la protección a los derechos de los trabajadores marítimos, así como la de las embarcaciones como tal, depende casi completamente de normas y tratados internacionales. Incluso al hablar sobre bibliografía, no destaca autor ecuatoriano alguno que explique de forma clara el funcionamiento de los mecanismos de control en el mar o del derecho marítimo en general. Sin embargo, si nos adentramos ya en autores extranjeros, se encuentra una variedad de literatura sobre el tema. Entre estos destacan autores como Robin Rolf Churchill, Alan

Vaughan Lowe y Edward Watt de quienes nacen obras como *The Law of the Sea* (2022) y *Shipboard Registration Law and Practice* (2009).

A pesar de esto, hasta este punto, la gran mayoría de bibliografía sobre el tema trata sobre los mecanismos ya existentes de regulación, la explicación de estos y los avances que significaron para la protección de las embarcaciones. No es sino desde los últimos cinco años, cuando miles de marinos se quedaron varados en alta mar durante la pandemia COVID-19, que la literatura empezó a moverse hacia un sentido más protector de los derechos de los marinos con artículos como *The Role of Human Rights in Implementing Socially Responsible Seafood* (2019) y *Moving beyond fish: working towards integrating human dimension into sustainable seafood guides from South African Perspective* (2024). Asimismo, informes recientes por instituciones como National Geographic y The New Yorker, han revelado la persistencia de abusos laborales, incluyendo el trabajo forzoso y condiciones inhumanas dentro de barcos pesqueros.

El trabajo en alta mar ha sido objeto de una creciente regulación debido a la complejidad de su supervisión, así como la vulnerabilidad de los trabajadores marítimos. Docenas de tratados internacionales han nacido a raíz de una creciente preocupación tanto por el entorno marino, como por los trabajadores, entre estos el que más destaca vendría a ser el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, que constituye una recopilación de una serie de tratados de las Naciones Unidas, y busca unificar la legislación con el fin de tener un mayor y más eficaz control sobre las embarcaciones alrededor del mundo.

Actualmente, el trabajo marítimo es una de las formas de transporte de mercancías más grandes del mundo, con al menos el 80% de los productos siendo transportados por mar (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 2019). Esta mercancía se extiende desde vehículos de alta gama, hasta el pescado que consume el mundo entero a diario, y, sin embargo, las regulaciones existentes no hacen justicia a la magnitud de la industria. Por tal, la pregunta principal a responder será: ¿Son las regulaciones internacionales para la protección de los derechos humanos en la industria pesquera en aguas internacionales eficientes?

En procura de una respuesta matizada a esta cuestión, desde el punto de vista documental se han rastreado tres tipos de trabajos: 1) aquellos que tienen que ver con la explicación de regulación y mecanismos de control en alta mar; 2) los que identifican

violaciones a derechos humanos y abusos laborales en alta mar y, por último; 3) aquellos que proponen reformas y estrategias para mejorar la protección laboral.

Regulación y mecanismos de control en altamar

El estudio de las regulaciones y mecanismos de control serán los trabajos más prominentes y de los que se encuentra un mayor volumen al momento de investigar sobre el trabajo marítimo, dejando claro que, inicialmente, se mantenía una corriente objetivista. Nuevamente, aunque la bibliografía a nivel Latinoamérica es limitada, podemos encontrar una gran variedad de literatura en el momento en el que saltamos a Europa y el derecho anglosajón.

Personajes como Robin Rolf Churchill y Alan Vaughan Lowe han proporcionado, por casi ya cuarenta años, obras de referencia en el tema, reconocidas por su análisis detallado, ejemplos prácticos y un estilo claro de explicación, cuya última versión de su obra *The Law of the Sea* fue publicada recientemente en el año 2022. Edward Watt (2009), así como Alexandros Ntovas (2011) abordan la gestión operativa de las embarcaciones en cumplimiento de normativas internacionales, así como la implementación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo con relación a los mecanismos de control que este ofrece. Yvonne Baatz y Filippo Lorenzon (2020) explican así también una visión integral del derecho marítimo, resaltando cuestiones como conflictos entre leyes y regulaciones de seguridad impuestas por la legislación.

Estos trabajos, en lo principal, realizan una labor de explicación del tema del derecho marítimo y las regulaciones que nacen de este, más no un análisis sobre las condiciones laborales actuales de los trabajadores marítimos o sobre la protección de los derechos humanos más allá de lo que establece la legislación. Son, por ende, textos que aportan a la presente investigación en el sentido que dan a conocer los mecanismos de control que prevé la legislación actual para poder así, posteriormente, analizar si son o no verdaderamente efectivos.

Abusos laborales y derechos humanos en alta mar

Dentro de los trabajos que mayor relevancia poseen en este aspecto se encuentran numerosos reportes periodísticos, así como informes de organismos internacionales, que evidencian que, a pesar de la existencia de un marco normativo internacional, las

condiciones de trabajo dentro de la industria pesquera siguen siendo sumamente precarias.

Sobre este conjunto de fuentes destacan los informes de la Organización Internacional del Trabajo como *Atrapados en el mar: la lucha contra el trabajo forzoso en la industria pesquera* (2013), en donde se expone la situación de marinos sometidos a trabajos forzados y destaca la falta de protección legal. Asimismo, otra fuente importante será el reporte periodístico *Massacre in the Pacific: A Personal Account* (2019) de Du Qiang, quien ofrece un testimonio directo sobre abusos en embarcaciones pesqueras en el Océano Pacífico. Además, es importante tomar en cuenta reportes realizados por National Geographic (2020), The New Yorker (2023) que analizan la relación entre la explotación laboral y la cadena de suministro global de productos pesqueros, así como casos específicos de víctimas de abusos dentro de estas embarcaciones.

Este conjunto de fuentes ha logrado documentar testimonios de marinos sometidos a trabajos forzados, jornadas extenuantes y condiciones de vida inhumanas dentro de embarcaciones pesqueras. En varios casos, estas vulneraciones a derechos humanos han incluido violencia física y psicológica, la retención de salarios y la imposibilidad de abandonar el barco, situaciones que son comparables con formas contemporáneas de esclavitud. Por tanto, los trabajos mencionados serán de suma importancia para la presente investigación, pues servirán de forma indispensable en el análisis de la eficacia de los mecanismos de protección y control de embarcaciones en aguas internacionales.

Reformas y estrategias para mejorar la protección de derechos humanos

Recientemente, ha habido un auge en la investigación asociada a la protección de los derechos humanos de personas en alta mar, especialmente con relación a la industria pesquera. Estas han explorado diversas estrategias para abordar las deficiencias normativas y mejorar la protección de los trabajos en altamar, aunque muchas se enfocan en regiones o países específicos. Un enfoque que ha destacado dentro de estas investigaciones es el uso de nuevas tecnologías para monitorear las condiciones laborales en barcos pesqueros, como lo sería la aplicación de tecnología satelital presentada por Gavin G. McDonald et. al. (2020).

Otros estudios han propuesto la implementación de reformas legales que refuercen la supervisión por parte de organismos internacionales y promuevan una mejor coordinación entre Estados, como es el caso de la investigación por Catherine Dale Ward

et. al. (2024) que enfatiza la necesidad de una regulación integral que considere factores ambientales y humanos para garantizar la sostenibilidad de la industria. En general, la mayor parte de investigaciones se enfocan en este punto: la sostenibilidad de la industria pesquera. Lydia Teh (2019) e incluso informes como el de World Economic Forum (2020) destacan la importancia de abordar las violaciones a los derechos laborales y humanos como un componente esencial de la sostenibilidad en la industria marítima.

En general, estos trabajos han planteado que los derechos humanos en la industria pesquera pueden fortalecerse por tres medios: la implementación de tecnologías, reformas legales, o la adopción de estándares voluntarios en la cadena de suministro. Esto último quiere decir que la protección de derechos sería controlada por el mercado como tal, que el consumidor sea quien presione a las empresas pesqueras a adoptar prácticas responsables. En líneas generales, lo que todos estos trabajos tienen en común, es que reconocen que el sector se ha visto afectado por una evidente violación a los derechos humanos de los trabajadores, y que es imprescindible una acción concertada a nivel internacional para garantizar la protección de estos derechos.

Conclusiones

La bibliografía revisada evidencia una problemática persistente en la regulación del trabajo en alta mar. A pesar de que existen instrumentos internacionales como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006 su aplicación enfrenta serias limitaciones, una falta de mecanismos efectivos y la evidente fragmentación jurisdiccional. A través de estudios empíricos, se ha podido demostrar que la explotación laboral en la industria pesquera es una práctica extendida, lo que resalta la urgente necesidad de cambios en la aplicación de mecanismos de protección para los trabajadores.

A partir del análisis documental previo, se identifican varias líneas de interpretación sobre la regulación y protección de los derechos laborales en alta mar. Una de las principales reflexiones se enfoca en la efectividad real del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, cuya implementación varía significativamente según el país de bandera y el nivel de supervisión de los Estados portuarios. Esta disparidad genera interrogantes sobre la capacidad de los organismos internacionales para garantizar un cumplimiento homogéneo y efectivo de las normas.

Asimismo, de la revisión, se podría concluir que las violaciones a los derechos humanos en la industria pesquera son un problema sistémico, influenciado en gran medida

por factores como la falta de control internacional, la corrupción en el registro de embarcaciones y trabajadores, y la ausencia de incentivos efectivos para el cumplimiento de las normas. En ese sentido, y con relación a las recomendaciones realizadas por trabajos anteriores, cabe preguntarse hasta qué punto se puede confiar en la presión del mercado y los consumidores para incentivar prácticas más responsables dentro de embarcaciones de la industria pesquera.

Otra posibilidad interpretativa que no se puede descartar es la del papel de la tecnología en la supervisión del trabajo marítimo. Investigaciones como las mencionadas anteriormente han resaltado el potencial de los sistemas satelitales y la inteligencia artificial en la detección de irregularidades en el comportamiento de las embarcaciones dentro de aguas internacionales, lo que por ende abre el debate sobre la viabilidad de un monitoreo global más riguroso y su posible impacto en la reducción de abusos laborales en alta mar.

En ese sentido, surgen una variedad de preguntas que merecen un análisis más profundo como ¿cuáles son en realidad los principales obstáculos para una aplicación uniforme del Convenio sobre el Trabajo Marítimo a nivel internacional? Respecto al factor económico de las medidas, ¿de qué manera los Estados pueden fortalecer los mecanismos de supervisión sin comprometer la viabilidad económica del sector pesquero? Y en ese sentido, ¿hasta qué punto pueden las iniciativas privadas y los estándares voluntarios suplir las deficiencias de la regulación estatal en alta mar? y ¿es realmente posible integrar herramientas tecnológicas para mejorar la supervisión de las condiciones laborales a nivel internacional?

Explorar estas preguntas en futuras etapas de la presente investigación permitirá una comprensión más profunda de la problemática y contribuirá al desarrollo de soluciones más eficaces para la protección de los derechos laborales en alta mar.

CAPÍTULO I

Marco normativo y jurídico del trabajo marítimo en altamar

1.1. Definiciones

1.1.1. Trabajo marítimo

La definición de trabajo marítimo se la puede encontrar en varias fuentes, sin embargo, para el presente trabajo académico se tomará como referencia lo establecido en el Convenio sobre Trabajo Marítimo (2006). Si bien en dicho Convenio no se encuentra una definición textual del concepto de trabajo marítimo, se entiende que se refiere a todo trabajo que se realiza en el sector marítimo, en labores como el transporte de personas y mercancías por vía acuática, la pesca, buques de guerra, naves auxiliares, embarcaciones de construcción y petroleras. De esta manera, el trabajo marítimo se entiende como cualquier labor que tenga relación directa con actividades - sea cual sea la naturaleza de la actividad - que se realicen en el mar (Cuchcatla, 2020).

1.1.2. Marino

Dentro de la legislación internacional encargada de regular el trabajo marítimo, a los trabajadores se los llama de dos formas distintas: gente de mar o marino. Ambos términos son utilizados indistintamente, y, en concordancia con las definiciones otorgadas por el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006), se refiere a “toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”. En este sentido y considerando que el eje principal de esta investigación son los derechos de los trabajadores marítimos, es decir, de los marinos, ambos conceptos resultan fundamentales para el presente trabajo.

1.1.3. Alta mar o aguas internacionales

Para esta investigación la definición de alta mar constituye un eje transversal. Este término lo encontramos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar o CONVEMAR (1994), específicamente, en su artículo 86, que señala que alta mar son “todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico”.

Históricamente, el alta mar ha sido un espacio marítimo sujeto a muchas menos restricciones de navegación que el mar territorial de un Estado. La CONVEMAR ha redefinido el concepto atribuyéndole mayores limitaciones, y estableciendo de forma clara lo que se considera o no como alta mar. De esta forma la Convención de las Naciones Unidas redujo la extensión original de aquello considerado como alta mar, concediendo soberanía a Estados ribereños sobre espacios que se consideraban alta mar anteriormente, en especial a lo que respecta los Estados archipelágicos. A pesar de esto, el alta mar se sigue rigiendo bajo una serie de principios fundamentales, especialmente en relación con la accesibilidad para todos los Estados, de manera que, no puede ser reclamado por ninguno como parte de su territorio.

En ese sentido, las libertades otorgadas por la Convención a las actividades que se realizan en alta mar, como, la navegación, la pesca en todas sus formas, la investigación científica, y otros, encuentran como limitación fundamental el uso pacífico de este espacio. Cabe recalcar que, aunque ningún Estado tiene soberanía sobre este espacio, el alta mar es regulado por normativa internacional y regional.

1.1.4. Mar territorial

En contraste con las aguas internacionales, la CONVEMAR define el mar territorial como la franja de mar que se extiende desde la costa de un país hasta un límite determinado (1994). Específicamente, esta zona puede alcanzar hasta 12 millas náuticas desde las líneas de base, las cuales corresponden a la línea de bajamar a lo largo de la costa. Dentro de este espacio, el Estado ribereño ejerce plena soberanía, lo que le otorga control no solo sobre las aguas, sino también sobre el espacio aéreo, el subsuelo y el lecho marino dentro de sus límites.

1.1.4. Eficacia jurídica

La eficacia se entiende como la capacidad que tiene un hecho o acto determinado para producir efectos jurídicos, es decir la cualidad que posee un acto jurídico en cuanto produce efectos (Sarasola, 2024). Por tanto, el acto jurídico se torna eficaz cuando tiene los efectos que le son propios, consistentes en la creación, regulación, modificación o extinción de relaciones jurídicas, es decir, de derechos y deberes (Torres, 2018). En ese sentido, la norma regula al acto jurídico para que éste produzca efectos específicos y particulares a ese acto, razón por la cual se efectúan actos diferentes y concretos dependiendo del efecto deseado.

En ese sentido, hay dos tipos de efectos. Aquellos deseados por las partes, que serán conocidos como efectos voluntarios, y los contemplados en el ordenamiento jurídico que se producen por el imperio de la ley o, los conocidos como efectos legales. Por ende, según Luis Diez Picazo, “el acto jurídico produce sus efectos cuando concurren todos los elementos del supuesto normativo a los que la norma condiciona la aparición o establecimiento de derechos y deberes” (1961). Por otro lado, tenemos al concepto de ineficacia.

Este tiene varias definiciones, y dentro de estas, la que interesa a esta investigación será la ineficacia material, también llamada por Luis Diez Picazo como “eficacia anormal”, que se produce cuando un acto jurídico deja de producir efectos jurídicos (1961). Dentro de la ineficacia material, existen dos subtipos: la ineficacia estructural y la ineficacia funcional. La primera se refiere a un vicio de un presupuesto, requisito o elemento del acto jurídico en su naturaleza o nacimiento y se divide en inexistencia, nulidad, anulabilidad y rescisión. La ineficacia funcional, por otro lado, ocurre cuando un acto jurídico es válido, pero no surte efectos por una anomalía sobreviniente por lo que se da posterior a la conformación del acto jurídico.

Con esta premisa, la ineficacia a la que se va a hacer referencia dentro del presente trabajo, será la ineficacia material funcional. Bajo el supuesto de que las normas que regulan el trabajo marítimo en aguas internacionales no son, en su nacimiento, ineficaces o nulas, dado que cuentan con todos los requisitos para poder constituirse como actos jurídicos. Sin embargo, el cumplimiento de estas normas depende de condiciones extrínsecas a la norma, como lo es la voluntad política de cada Estado, y, por tanto, de configurarse alguna falla en el cumplimiento de la norma, este no sería por una ineficacia *ab initio*, sino por una causa sobreviniente o externa a la norma.

1.1.5. Autoridad competente

El término autoridad competente nace de un concepto del derecho anglosajón: *Authority having jurisdiction* (AHJ). En ese sentido, en su origen se divide al término en dos partes. La primera - autoridad - es una organización, oficina o individuo responsable de hacer cumplir los requisitos de un código o norma, o para aprobar equipos, materiales, una instalación o un procedimiento. Por otro lado, la segunda parte - competente - no se refiere a la aptitud o idoneidad que tenga la autoridad con respecto a un tema en específico, sino a la potestad que se le otorga a la autoridad por medio de normas o regulaciones. Por

tanto, se puede decir que la autoridad competente será una persona u organización que tiene el poder legal de realizar una función determinada (Real Academia de la Lengua, 2024).

Sin embargo, en el contexto de derecho marítimo, la expresión autoridad competente se encuentra definida dentro del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la siguiente manera: “ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate” (2006). De esta definición, es importante destacar que la autoridad competente es un organismo interno designado por cada Estado, encargado de supervisar y garantizar el cumplimiento de las normas que regulan el trabajo marítimo dentro de su jurisdicción.

1.1.6. Armador

El armador es una figura clave en el derecho marítimo, con una gran responsabilidad en la gestión y operación de las embarcaciones. Como tal, le corresponde garantizar el cumplimiento de los derechos laborales en todas las naves bajo su administración. El Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006) establece lo siguiente sobre esta figura:

“El término armador designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador”. (Artículo 2º)

Por tanto, se puede evidenciar que el armador hace referencia a cualquier entidad o persona que haga el papel del propietario del barco, aunque en realidad no lo sea. Lo fundamental sobre este punto, es que el armador es quien asume todas las obligaciones que normalmente le pertenecen al propietario del barco.

1.1.7. Buque

El Convenio sobre Trabajo Marítimo (2006), establece que el término buque “designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas

interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias”. En consecuencia, la referencia a buques excluye, automáticamente, a todas aquellas embarcaciones que naveguen únicamente dentro de ríos, lagos, estuarios o zonas cercanas a la costa o, lo que bien se conoce, como aguas territoriales.

1.1.8. Estado de pabellón

Pabellón lo entiende la legislación internacional como sinónimo de bandera. En este sentido, el Estado de pabellón es aquel país dentro del cual se encuentra registrado un buque y, por lo tanto, el que tiene la competencia legislativa y disciplinaria exclusiva sobre el buque cuando este se encuentra en alta mar. En ausencia de una soberanía sobre el mar en el cual navegan los buques, el Estado de pabellón será el mecanismo de control alternativo, y como tal, tiene una serie de obligaciones. Entre estas, el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (1994) establece que “Todo Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarboleden su pabellón” y, en ese sentido, será la responsabilidad de este Estado la dotación de buques, las condiciones de trabajo dentro de estos y la capacitación de las tripulaciones.

1.1.9. Derechos humanos

Los derechos humanos, así definidos por Nikken (1994), son aquellos atributos inherentes a la dignidad de todas las personas, que el Estado tiene la obligación de respetar, garantizar, proteger y satisfacer. Es, por ende, que el entendimiento general de lo que implica ser titulares de derechos humanos frente al Estado, es que este va siempre a velar por el cumplimiento de los mismos, y que, en consecuencia, la población independientemente de su raza, orientación sexual, cultura, sexo, u otra característica personal, no tendrá que preocuparse por la violación a sus derechos. Gregorio Peces-Barba nos ofrece una definición muy similar, aunque dotada de una visión más dualista en donde juega el fundamento iusnaturalista racionalista y positivista. Define a los derechos humanos como:

“Facultad que la norma atribuye de protección a la persona en lo referente a su vida, a su libertad, a la igualdad, a su participación política y social, o a cualquier otro aspecto fundamental que afecte a su desarrollo integral como persona, en una comunidad de hombres libres exigiendo el respeto de los demás hombres, de los

grupos sociales y del Estado, y con posibilidad de poner en marcha el aparato coactivo del Estado en caso de infracción”. (1979)

De esta definición podemos concluir que los derechos humanos, pese a ser derechos naturales y una parte inherente del ser humano, deben ser protegidos por el sistema jurídico del Estado. La diferencia principal entre Nikken y Peces Barba radica en el aspecto positivista de esta definición, puesto que aquí los derechos humanos no nacen previo a la formación del Estado, sino que deben ser primero reconocidos y protegidos por este. Otros autores, como Antonio Pérez Luño (2003) nos dan definiciones similares, en las que los derechos humanos son considerados como “facultades e instituciones que deben ser reconocidas positivamente por los ordenamientos jurídicos a nivel nacional e internacional”. A raíz de esto, declaraciones y convenios como la Declaración Universal de Derechos Humanos o el propio Convenio sobre el Trabajo en la Pesca otorgan ya este reconocimiento de los derechos humanos que busca la visión positivista.

No podemos olvidar, sin embargo, que la norma es el resultado de la constante evolución humana y que el ordenamiento jurídico normalmente sigue a los cambios de la sociedad, no siempre a la misma velocidad. Por esto, es importante tanto para esta investigación como para el entendimiento de los derechos humanos en general comprender que la normativa no “crea” derechos humanos ni es necesaria para su validez, sino más bien la reconoce o los reivindica. Este reconocimiento es necesario para darles efectividad y valor, así como para la regulación de las conductas en una sociedad por parte del Estado, más no para su existencia como tal.

Así lo han dicho autores como Sergio Olvera (2021), una visión que ha sido además reconocida por la Corte Interamericana de Derechos Humanos en su Opinión Consultiva OC-4/84 en donde la Corte señaló que el reconocimiento por parte de los Estado no es lo que crea a los derechos humanos, sino que tiene como fundamento los atributos de la persona humana. De la misma forma lo ha repetido recientemente en la Opinión Consultiva OC-32/25 en donde la Corte establece que el derecho a un clima sano es parte del corpus de derechos humanos, subrayando su carácter autónomo e inherente a toda persona, sin depender de reconocimiento gubernamental alguno.

Dentro de este apartado es importante definir además a la “dignidad humana” puesto que es la base de los derechos humanos. Victor García (2018) entiende a la dignidad humana como el fundamento de los derechos reconocidos a todos los seres humanos que

presume una calidad connatural de la especie humana, y que no está ligada con las cualidades personales de cada miembro de un Estado. En ese sentido, es importante reafirmar que la dignidad constituye la base de los derechos humanos y, como tal, fundamenta la obligatoriedad moral y jurídica de respetar los bienes en los que consisten estos derechos y, por tanto, no admite sustitución ni equivalentes.

Es importante recalcar que tanto las nociones de dignidad humana como de derechos humanos, encierran conceptos universales, capaces de traspasar cualquier sistema político-social. Sin embargo, autores como Jerry Monge (2007) dentro de su obra “Dignidad de la Persona Humana” resalta como un elemento esencial de la dignidad humana que, así como constituye una base para los derechos, es también un atributo de toda colectividad y exige de ésta y de cada uno de los elementos que la componen, una actitud que la haga merecedora.

En ese sentido, ¿cuál es la definición de merecedor o, como su sinónimo lo indica, digno? Si nos remitimos a Kant (1785) y sus obras “Fundamentación de la Metafísica de las Costumbres” y “Principios Metafísicos del Derecho” el filósofo utiliza como base instrumental de la dignidad de la persona humana la idea bajo la cual “Aquello que constituye la condición para que algo sea un fin en sí mismo, eso no tiene meramente valor relativo o precio, sino un valor intrínseco, esto es, dignidad”.

Se podría afirmar, entonces, que el colectivo es merecedor de derechos por el mero hecho de ser de calidad humana, pues todos los miembros de un Estado son, como lo ha dicho Kant, un fin en sí mismos y no un medio para otros. Sin embargo, esto no significa que como miembros de un colectivo no existan obligaciones de comportamiento que busquen armonizar las relaciones humanas y, por ende, garantizar la protección de esta dignidad humana y los derechos que nacen de ella.

De esta forma es que podemos hablar ahora sobre la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que en su artículo primero nos dice “todos los seres humanos nacen libres e iguales en dignidad y derechos, y dotados como están de razón y conciencia, deben comportarse fraternalmente los unos con los otros”. Asimismo, dentro del artículo segundo de la Declaración, reconoce que toda persona es titular de los derechos y libertades contenidas en esta, sin distinción alguna.

En definitiva, dado que los derechos responden a la propia naturaleza del ser humano, no es competencia ni atribución del Estado el reconocer u otorgar estos derechos,

pues derivan de la ley natural. Es por tanto que, dentro de este sistema, el Estado no constituye más que un mero medio por el cual se debe formalizar y garantizar el cumplimiento de los derechos humanos. Es, sin embargo, obligación de los Estados el contar con figuras institucionales para garantizar la eficacia de los derechos humanos (Ferrajoli, 2018).

Así, la validez de estos derechos no se encuentra sujeta a la voluntad del Estado, sino a la ratificación, de las naciones del mundo, de la Declaración Universal de 1948, a los subsecuentes pactos de derechos humanos que nacen de esta y a la existencia del ser como tal. Así también lo afirma Jürgen Habermas (2010) en su obra “El concepto de dignidad humana y la utopía realista de los derechos humanos” en la que plantea que la dignidad humana, propia de la existencia del ser, es el fundamento normativo universal de todos los derechos. Por tanto, considerando que el Estado debe ser tratado como un simple medio, obligado además a garantizar la protección de los derechos humanos, no existe razón alguna por la cual el Estado o un tercero pueda justificar la violación de los derechos primordiales del ser humano.

En ese sentido, dentro de la presente investigación se tratará específicamente sobre los derechos de la gente del mar, reconocidos principalmente en Convenios internacionales como el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007) de la Organización Internacional del Trabajo y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como aquellos que no se encuentran reconocidos específicamente dentro de los Convenios, pero son parte inherente, irrenunciable e inalienable de los derechos de los trabajadores del mar. Así, se podrá analizar las posibles vulneraciones de derechos que se han cometido contra este grupo tanto por los Estados como por terceros como armadores, y empresas.

Esto en concordancia con obras como *Not Enough: Human Rights in an Unequal World* de Samuel Moyn (2018) en donde resalta que los derechos humanos, pese a ser reconocidos como fundamentales, han sido insuficientes frente a la desigualdad y las vulneraciones estructurales y sistemáticas que se presentan en la época contemporánea. Este trabajo plantea que el sector pesquero ha sido víctima de este fenómeno.

1.2. Legislación aplicable

1.2.1. Declaración Universal de los Derechos Humanos (DUDH)

La Declaración, según algunos sectores de la doctrina, es considerada el documento cuna del concepto de derechos humanos como lo conocemos actualmente. Para esto, el evento que da como tal inició a esta idea fue la Segunda Guerra Mundial; esta se dio desde el 1 de septiembre de 1939 hasta el 2 de septiembre de 1945 y resultó en un número de muertes que hasta el día de hoy es difícil de confirmar. Se estima, sin embargo, que alrededor de 70 a 80 millones de personas murieron, de las cuales 2 de cada 3 fueron civiles (Organización de las Naciones Unidas, 2015). En vista de estos datos, así como de la evidencia de incontables atrocidades, la comunidad internacional se comprometió a no permitir nunca más el cometimiento de crímenes tan inhumanos.

Es así que con estos antecedentes llegamos a la Declaración Universal de los Derechos Humanos, firmada el 10 de diciembre de 1948 en París. Fue redactada en un período de dos años por la Comisión de Derechos Humanos, un órgano de las Naciones Unidas compuesta de un total de 18 miembros, entre los cuales se encontraban personajes como Eleanor Roosevelt, René Bassin, Charles Malik y Peng Chung Chang.

El primer proyecto de la Declaración se propuso ante la Asamblea General en 1948, y más de 50 Estados participaron en la redacción final. En diciembre del mismo año, la Asamblea General votaría a favor de la Declaración Universal de los Derechos Humanos con ocho Estados que se abstuvieron de votar y ningún voto en contra. Las Naciones Unidas describen la tarea de redactar la Declaración como: “En un momento en que el mundo estaba dividido en un bloque oriental y otro occidental, encontrar un terreno común en cuanto a lo que sería la esencia del documento resultó ser una tarea colosal” (2020).

La Declaración, como tal, se compone de un preámbulo y un total de 30 artículos entre los cuales se incluyen derechos personales, derechos del individuo en relación con la comunidad, derechos de no discriminación, derechos de libertad, de participación, entre otros. De esta forma la Declaración Universal de los Derechos Humanos crea una base sólida para que los Estados puedan asegurar el cumplimiento de estas garantías, incluso sin ser vinculante.

Establece, por primera vez, los derechos humanos fundamentales que los Estados deben proteger y, desde su creación, ha sido traducida a más de 500 idiomas (ONU, 2015). La DUDH ha sido ampliamente reconocida por constituir la inspiración para la adopción de un sinnúmero de tratados internacionales, como el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que toman como base fundamental lo establecido por la Declaración.

1.2.2. Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), adoptada en 1982 y en vigor desde 1994, es el principal instrumento jurídico internacional para la regulación de actividades en los océanos, incluyendo la navegación, la pesca, la explotación de recursos marinos, y la delimitación de espacios marítimos. La Convención integra todas las reglas tradicionales para el uso del océano, otros instrumentos legales que se habían ratificado hasta entonces, sin dejar de incluir conceptos jurídicos nuevos, así como el establecimiento de límites a las actividades económicas realizadas en el océano.

Para poder comprender cómo la Convención representa una completa transformación del derecho del mar, es importante entender los antecedentes históricos de este instrumento. A principios del siglo XV, en la época que se conoce como la Era de los Descubrimientos, se produjo una extensa exploración marítima liderada por Estados como Portugal y España. En esta época, Portugal tenía derecho exclusivo de navegación, de comercio y pesca en los mares, lo que generó conflictos entre el resto de las potencias europeas de la época, cuestión que dio origen a un nuevo conjunto de instrumentos legales de regulación marítima. Entre estos, en 1609 Hugo Grontius en su obra *Mare Liberum* habla sobre el mar, en general, como un espacio de iguales características que el aire, es decir, que todos los países eran libres de usarlo para el comercio, la navegación o la pesca.

Con la invención de cañones cuyo alcance seguía creciendo - con armas que alcanzaban hasta a los 3326 metros - surgió la necesidad de limitar la absoluta libertad de navegación que se venía manejando hasta entonces (García, 2014). Para 1702, Cornelius van Bynkershoek, por medio de su obra *De Dominio Maris*, propuso que el dominio marítimo se limitara a la distancia del alcance del proyectil de un cañón disparado desde la costa y este fue un momento crucial para el desarrollo del derecho internacional marítimo que se maneja hasta el día de hoy. Ya en 1956 se realizó la primera Conferencia sobre el Derecho del Mar y para 1994 entró en vigor la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada entonces por 168 Estados. Hasta 2024 son 170 Estados

parte de la Convención, el último en ratificar el tratado fue San Marino en julio del 2024 (Organización de las Naciones Unidas, 2024).

La Convención se compone por un total de 320 artículos, organizados en 17 secciones, entre las cuales se establece “un régimen de ley y orden en los océanos y mares, declarando reglas que rigen todos los usos posibles de los océanos y sus recursos” (CONVEMAR, 1994). Entre los artículos de la Convención se puede encontrar regulaciones para una variedad de temas: el mar territorial, el paso inocente por el mar territorial, la zona económica exclusiva, plataforma continental y, lo que es de interés para esta investigación, el alta mar.

La CONVEMAR, a diferencia de sus predecesores, impone un límite claro al uso del alta mar, incluyendo la obligación de los Estados de actuar de forma pacífica, así como otorgando completa jurisdicción de aquellos buques que se encuentren en aguas internacionales al Estado del pabellón que este enarbole. En ese sentido, esta Convención es el pilar esencial para la regulación de las actividades en los océanos y mares, y la norma base para la creación de otros convenios.

Para asegurar el cumplimiento de la Convención, las Naciones Unidas emplean la División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar (DOALOS) de la Oficina de asuntos jurídicos de las Naciones Unidas para su monitoreo. La principal función de la DOALOS es lograr una aceptación más amplia de la Convención, así como proporcionar información, consejo y asistencia a los Estados parte de la misma. Además, esta secretaría promueve una aplicación consistente y uniforme de la Convención (Organización Marítima Internacional, 2024). La DOALOS realiza informes anuales para la Asamblea General de las Naciones Unidas que incluyen todos los desarrollos relacionados con la Convención, el derecho del mar, y cualquier asunto relevante al cumplimiento de la CONVEMAR.

1.2.3. Convenio sobre el Trabajo Marítimo

El Convenio sobre el Trabajo Marítimo o MLC, es un Convenio internacional del trabajo adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006 y regulado por la misma entidad. Fue ratificado en el 2013 por 108 miembros de la Organización, y el último Estado en ratificar fue Albania en 2016 (Organización Internacional del Trabajo, 2024). El Convenio, también conocido como la “Carta de Derechos de los Marineros” fue adoptada durante una sesión extraordinaria de la Conferencia Internacional del Trabajo,

como resultado de la combinación de sus predecesores, que busca lograr condiciones decentes para los marinos y, al mismo tiempo, garantizar una estabilidad económica de la industria por medio de la competencia justa entre armadores (OIT, 2013).

El Convenio establece regulaciones para la gran mayoría de las condiciones de vida y trabajo a bordo, desde la edad mínima para trabajar en el mar y los salarios, hasta la repatriación por terminación del contrato y los procedimientos de tramitación de quejas de los marineros. Dada la importancia de los temas tratados dentro del Convenio, uno de sus principales objetivos fue su aplicabilidad global. Para ello, el instrumento debía resultar de fácil comprensión, aplicación y actualización. Bajo esta norma, cada marinero tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido que cumpla con los estándares de seguridad, condiciones de trabajo decentes y justas, condiciones de vida decentes y protección de la salud, atención médica, bienestar social y otras formas de protección social (MLC, 2006).

De esta manera, este instrumento se ha convertido en un pilar fundamental para la protección de los derechos de los marinos. Especialmente, facilita la aplicación de estas regulaciones al reunir en un sólo instrumento todos los estándares internacionales de trabajo dado que, hasta antes del año 2006, las regulaciones relacionadas con el trabajo marítimo se encontraban dispersas en una variedad de Convenios e instrumentos internacionales como el Convenio sobre las vacaciones pagadas de la gente del mar de 1946, el Convenio sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación de 1958, el Convenio sobre el bienestar de la gente del mar de 1987 y muchos otros (MLC, 2006).

Con 108 Estados ratificantes, el Convenio regula al 50 por ciento de los marineros y a más de tres cuartas partes del arqueo bruto de la flota mercante internacional (OIT, 2013). Muchos de los Estados que lo han ratificado, como China, Italia, Dinamarca y la Federación Rusa, son, además, aquellos en donde se origina la mayor cantidad de empleo en el sector. Asimismo, el Convenio incluye a Estados de origen de gran parte de la fuerza de trabajo, tales como Indonesia.

Aunque el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006) no resulta directamente aplicable a la pesca—pues su ámbito se circunscribe principalmente a la gente de mar que trabaja en buques mercantes²—, su importancia para esta investigación es innegable. El

² Los buques mercantes se destinan al transporte comercial de bienes o pasajeros por vía marítima, mientras que los buques pesqueros son embarcaciones diseñadas específicamente para la captura de

MLC constituye la base conceptual y normativa sobre la cual se desarrolló posteriormente el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007), siendo este último el primer instrumento que abordó de manera específica la protección integral de los trabajadores de la industria pesquera.

En ese sentido, el MLC ofrece estándares generales de seguridad, condiciones de vida y de empleo que inspiran el contenido del C188, por lo que su análisis comparativo permite comprender la evolución del derecho internacional del trabajo marítimo y evidenciar cómo los derechos reconocidos a los marinos mercantes han servido de precedente para ampliar y fortalecer la protección de los pescadores.

1.2.4. Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

Este Convenio es considerado uno de los más importantes con relación a la seguridad de buques mercantes y ha pasado por una larga evolución. Su primera versión fue adoptada en el año 1914, tras la tragedia del Titanic, momento en que los Estados del mundo se vieron enfrentados a una creciente necesidad de regular los estándares de seguridad de los buques. En 1929 se adoptó la segunda versión del tratado, 19 años después se aprobó su tercera edición, y para 1960 se incorporó una cuarta versión de este Convenio. Su quinta y última versión (vigente hasta hoy) fue adoptada el 1 de noviembre de 1974 por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, convocada por la Organización Marítima Internacional, que entró en vigencia el 25 de mayo de 1980 (OMI, 2013).

Desde su entrada en vigor este ha sido enmendado de forma sustancial en dos ocasiones, la primera por un protocolo adoptado el 17 de febrero de 1978 por la Conferencia Internacional sobre la Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la Contaminación, que entró en vigor en 1981 (OMI, 2021). La segunda enmienda se llevó a cabo a través del protocolo adoptado por la Conferencia Internacional Sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación en el año 1988, cuya entrada en vigor se produjo en el año 2000 (OMI, 2021). El órgano encargado de la actualización y revisión

peces u otros organismos acuáticos con fines comerciales. Sus principales diferencias radican en: 1) su propósito; 2) el tipo de carga que transportan y; 3) el equipo

del convenio es el Comité de Seguridad Marítima (CSM) de la OMI, y hasta la fecha el SOLAS ha sido objeto de un total de 36 enmiendas (OMI, 2013).

Este instrumento tiene como objetivo principal dictar normas de equipamiento, construcción y explotación de embarcaciones, con el fin de garantizar la seguridad tanto de los equipos como de los tripulantes de las mismas. En ese sentido, todos los Estados de abanderamiento o pabellón que hayan ratificado el SOLAS tienen la responsabilidad de garantizar que las embarcaciones bajo su pabellón cumplan con los requisitos y condiciones establecidas dentro del Convenio, esto por medio de reconocimientos y la emisión de certificados pertinentes.

Asimismo, las disposiciones de control y seguridad establecidas dentro del Convenio permiten a los Estados ratificantes la inspección de buques extranjeros que se encuentren dentro de sus mares territoriales cuando existan motivos fundados para creer que el buque no cumple con los estándares de seguridad establecidos por el Convenio, efectivamente dando paso a lo que se conoce como control del Estado rector del puerto (OMI, 1974).

1.2.5. Convenio N.º 188 sobre el Trabajo en la Pesca

El Convenio N.º 188 fue adoptado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) el 14 de junio de 2007, con el fin de regular todo tipo de pesca comercial y establecer regulaciones para garantizar estándares mínimos de protección para los pescadores. A pesar de haber sido adoptado por la OIT en el 2007, el Convenio no entró en vigencia sino hasta el año 2017, cuando diez Estados miembros lo ratificaron (OIT, 2017). Este Convenio es un hito en materia de derechos de los marinos, específicamente, de aquellos que trabajan en la industria pesquera, y es de los primeros y únicos tratados que tratan una industria con ese nivel de especificidad. Esto se debe, principalmente, a que la Organización ha reconocido que la pesca es una labor sumamente peligrosa y poco regulada.

En este punto, conviene resaltar su relación con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (2006). Mientras el MLC fue diseñado como un marco general que regula a la gente de mar en el ámbito mercante —estableciendo derechos fundamentales sobre condiciones de empleo, seguridad y bienestar—, el C188 se orienta exclusivamente al sector pesquero, reconociendo que los pescadores enfrentan riesgos distintos y carecen de la cobertura que otorga el MLC. Ambos convenios, por tanto, son complementarios: el

MLC asegura la protección de la mayoría de los trabajadores marítimos, mientras que el C188 cubre específicamente a los pescadores, históricamente relegados en la normativa internacional.

Este salto de un Convenio a otro sigue la lógica de la progresividad en el desarrollo de los derechos humanos, un concepto explicado por varios autores, y más recientemente analizado por Anja Mihr y Goodhart (2011) en su obra *Human Rights in the 21st Century: Continuity and Change since 9/11* en la que señala cómo los derechos humanos evolucionan y se expanden hacia nuevos ámbitos—en este caso el sector pesquero—con el afán de ofrecer una seguridad mayor a aquellos sectores más desprotegidos.

El Convenio reconoce un punto importante: los pescadores y buques pesqueros se encuentran excluidos de gran parte de la legislación existente y que, de la misma forma, existen un sinnúmero de obstáculos para su regulación —como el espacio físico en donde se realizan las labores. Por tanto, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca establece un conjunto de obligaciones para los empleadores, así como obligaciones de los Estados de introducir normativa de protección a los pescadores en las legislaciones nacionales. Debido a la dificultad logística y normativa que esto representa, el Convenio tiene como característica principal su flexibilidad, permitiendo una implantación gradual de sus disposiciones (OIT, 2017).

En general, este instrumento se enfoca en tres aspectos importantes: 1) la seguridad a bordo de los barcos; 2) alimentos, alojamiento y asistencia sanitaria en el mar; 3) prácticas de empleo, seguro y responsabilidad (Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007). Por medio de estos tres temas esenciales, el Convenio busca garantizar que los pescadores se beneficien de mejores condiciones de salud y seguridad en el trabajo, lo que supone contar con atención médica en el mar y, en los casos en que se requiera, el transporte a tierra para recibir tratamiento médico.

De la misma forma, se busca que los marinos dispongan de tiempo de descanso dentro del buque, estén protegidos por un contrato de trabajo celebrado con el pleno consentimiento de las partes por escrito y, en ese sentido, que cuenten con el mismo nivel de protección de seguridad social que trabajadores en otras industrias (Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, 2017).

El Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007) reviste una importancia fundamental dentro de esta investigación, ya que constituye el marco jurídico

internacional más completo y específico para la regulación del trabajo en el sector pesquero. Su relevancia radica en que reconoce explícitamente las particularidades de la pesca como actividad de alto riesgo, históricamente relegada y sin la cobertura normativa que poseen otros sectores marítimos.

En ese sentido, el C188 no solo establece estándares mínimos para garantizar condiciones dignas de vida y de empleo a bordo de los buques pesqueros, sino que también obliga a los Estados a adaptar su legislación nacional a fin de asegurar que tales derechos puedan ser ejercidos de manera efectiva. La flexibilidad del Convenio, pensada para facilitar su implementación gradual, permite a los Estados miembros incorporar progresivamente disposiciones sobre contratos, salarios, seguridad a bordo, descanso, salud y seguridad social, lo que lo convierte en un instrumento clave para evaluar los vacíos y deficiencias de la normativa internacional vigente en materia de pesca.

1.2.6. Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar (C185)

El Convenio C185 es parte de los instrumentos de protección de la gente del mar de la Organización Internacional del Trabajo y nace en el año 2003 a forma de enmienda del Convenio C108 de 1958. Su finalidad principal era corregir las falencias y llenar los vacíos dejados por el Convenio C108 y establecer estándares internacionales para la emisión de documentos de identidad a los marinos. La Convención busca armar un margen sólido sobre el cual los Estados puedan realizar una emisión de documentos estandarizada y permitir proteger los derechos de los marinos de forma más eficiente, especialmente al entrar y salir de los puertos.

El Convenio reconoce, por primera vez, la importancia del desembarque de los marinos en puertos extranjeros por razones de movilización, seguridad, salud e incluso en casos de desastres naturales. Como tal, de conformidad con el artículo 6 del Convenio, se reconoce la facilitación del permiso para bajar a tierra, del tránsito y del reembarco de la gente del mar. En ese sentido, busca facilitar la movilidad internacional de los marinos, permitiéndoles desembarcar temporalmente en puertos extranjeros, transitar por territorio extranjero para embarcar o desembarcar de un buque, o repatriarse, garantizado al mismo tiempo la seguridad fronteriza, garantizando a los Estados un mejor control sobre el movimiento migratorio de la gente del mar.

El Documento de Identidad del Marino es denominado por el Convenio como “SID” por sus siglas en inglés (Seafarer Identity Document). Este debe, de forma

obligatoria, incluir los datos personales del marino como su nombre completo, nacionalidad, edad, tipo de sangre, datos biométricos e incluso una forma fácil de identificar la identidad de la persona en caso de emergencia. Con este fin, el C185 incorpora estándares más modernos de seguridad para prevenir fraudes y mejorar la identificación de los marinos. Incluso, a raíz de este punto, establece la obligación estatal de crear una base de datos electrónica nacional en donde se pueda encontrar fácilmente la información de todos los marinos embarcados en buques con la bandera de ese Estado (Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar, artículo 4, 2003).

Su aplicación, así como el resto de los tratados y convenios internacionales, depende de que los Estados lo ratifiquen y adopten medidas para emitir los documentos conforme a sus estándares técnicos, creen las bases de datos mencionadas y permitan el movimiento de los marinos en los puertos (C185, artículo 15 y 16, 2003). Al ser más exigente que el C108, su adopción y ratificación ha sido más lenta. No obstante, la Organización Internacional del Trabajo considera que el Convenio se ajusta mucho mejor a las necesidades de los marinos modernos, así como de los Estados (OIT, 2006). En general, el Convenio C185 implica un avance importante en los derechos de la gente del mar, que permite la fácil identificación de los marinos en caso de emergencia y provee a los Estados portuarios de mayor seguridad.

1.2.6. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación)

El Convenio de formación nació en 1978 y es parte del sistema de la Organización Marítima Internacional (OMI). Este fue el primero en establecer prescripciones básicas relativas a la formación, titulación y guardia para la gente del mar a nivel internacional (OMI, 2023). Previo a la creación de este Convenio, los Estados estaban encargados de establecer sus propias normas, mismas que no guardaban relación a las prácticas de otros países, haciendo los procesos de seguimiento y verificación mucho más complicados. Pese a que el transporte marítimo es el más internacional de todos los sectores económicos, la aplicación de los procedimientos era dispar y generaba inconvenientes para la seguridad de las embarcaciones y marinos. Por ello, el Convenio establece normas mínimas de formación, titulación y guardia que los Estados partes están obligados a cumplir.

En 1995 se realizó el primer conjunto de enmiendas, adoptadas por una Conferencia de la OMI en donde se hizo clara la necesidad de una actualización con el fin

de responder a los conflictos atribuidos a la existencia de numerosas frases vagas dentro del Convenio, como por ejemplo “(...) que la Administración juzgue satisfactorio”, cuyas interpretaciones variaban dependiendo del Estado. Las enmiendas entraron en vigor en 1997 y destacan por realizar una división de los anexos técnicos en reglas. Esta división facilitó la labor de administración y simplificó el trabajo de revisión y actualización del Convenio, en específico, para la realización de enmiendas de los Códigos adjuntos al Convenio, ya no es necesario convocar a una conferencia plenaria.

Más adelante, en el 2010, se adoptaron las enmiendas de Manila al Convenio y el Código de formación, que permitieron abordar cuestiones producidas por los avances tecnológicos y tratar cuestiones que se prevé surgirán en el futuro. Por medio de estas enmiendas se mejoró las medidas de prevención de prácticas fraudulentas asociadas a los certificados de competencia y consolidación del proceso de evaluación, lo que implicó la supervisión del cumplimiento del Convenio por los Estados. Asimismo, se realizó una revisión de los requisitos sobre las horas de trabajo y períodos de descanso, cuyo resultado fue nuevos requisitos relativos a la prevención del uso de alcohol y drogas, así como la actualización de normas de aptitud física para la gente del mar (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 2010).

De igual forma, se impusieron nuevas orientaciones sobre la formación del personal de buques especializados como petroleros y aquellos que navegan en aguas polares y, de forma más general, se impusieron nuevos requisitos relativos a la formación de la gente del mar en caso de emergencias a bordo, la obtención de certificados para los marinos y la formación en tecnologías modernas que garanticen la comunicación entre la gente del mar y las autoridades en tierra (Convenio de Formación, 2010)

Con base en lo anterior, puede concluirse que el Convenio de Formación de 1978, en conjunto con sus posteriores enmiendas, ha sido un instrumento fundamental para la estandarización y modernización de la capacitación marítima a nivel global. A través de mecanismos como la codificación técnica, la incorporación de nuevos estándares en formación especializada, la implementación de sistemas de control más rigurosos, el Convenio ha buscado garantizar que la gente del mar posea las competencias necesarias para operar en un entorno cada vez más complejo. Aunque su efectividad depende de la voluntad de los Estados para cumplir e implementar sus disposiciones, el Convenio permite que la gente del mar opere en condiciones de mayor seguridad.

1.3. Organismos internacionales encargados del control del trabajo en buques

1.3.1. Organización Internacional del Trabajo (OIT)

La Organización Internacional del Trabajo nació en 1919 con el Tratado de Versalles que pone fin a la Primera Guerra Mundial, con el fin de incorporar la justicia social como una condición primordial para asegurar una paz duradera y universal. Desde su creación, ha experimentado transformaciones significativas y ha reafirmado su papel en el sistema intencionalidad. En 1945 la OIT se convirtió en el primer organismo especializado de la Organización de Naciones Unidas, y en 1969 fue galardonada con el Premio Nobel de la Paz en reconocimiento a su labor en la protección de los derechos laborales.

Al día de hoy, con un total de 187 Estados miembros, la Organización Internacional del Trabajo se erige como el organismo de las Naciones Unidas para el trabajo, encargado de la congregación de gobiernos, trabajadores y empleadores (OIT, 2024). Su objetivo principal es responder a las necesidades de los trabajadores, y para este fin ha definido cuatro objetivos específicos: 1) promover y cumplir las normas, los principios y derechos fundamentales en el trabajo; 2) crear oportunidades para que todo tipo de trabajadores, independientemente de su raza o género, puedan tener empleos e ingresos dignos; 3) mejorar la eficacia y cobertura de la seguridad social; 4) fortalecer el tripartismo y el diálogo social (OIT, 2024).

La Organización posee una estructura única dentro de las Naciones Unidas: el tripartismo. Resulta indispensable para el cumplimiento de sus objetivos contar no solo con la iniciativa de los trabajadores, sino también con el trabajo de los Estados, así como con una participación activa de los empleadores. Por tanto, la OIT mantiene una estructura que reúne a estos tres elementos: gobierno, trabajadores y empleadores; y, en ese sentido, otorga a los tres el mismo poder de voto.

Los principales órganos de la OIT son tres. La Conferencia Internacional del Trabajo es la primera. Esta se encarga de establecer las normas internacionales de trabajo, así como de definir las políticas generales por las cuales se rige la Organización. El segundo órgano de gobierno es el Consejo de Administración, que actúa como órgano ejecutivo de la OIT y decide sobre la política de la Organización, el presupuesto y el programa de acción anual. Por último, se encuentra la Oficina Internacional del Trabajador, o bien la secretaría permanente de la OIT (OIT, 2024).

Ahora bien, la Organización Internacional del Trabajo cuenta con un sistema de control de las normas que expide, que está compuesto por diversos medios individuales de control. En general, la OIT examina de forma regular la aplicación de las normas por parte de los Estados miembros, y realiza informes indicando las áreas en las que el Estado podría mejorar. Ante problemas en la implementación normativa, la OIT presta asistencia técnica a los Estados e intenta fomentar el diálogo social. En relación con los mecanismos de control específicos, existen dos tipos: los mecanismos de control periódico y los procedimientos especiales.

El primero es, básicamente, lo que ya se ha mencionado con anterioridad. La emisión de informes sobre la aplicación de las normas en la práctica que son después enviados a los Estados miembros con observaciones y recomendaciones propuestas tanto por la Organización, como por los empleadores y trabajadores. Para este fin la OIT cuenta con dos órganos importantes: la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) y la Comisión Tripartita de Aplicación de Normas y Recomendaciones de la Conferencia Internacional del Trabajo (OIT, 2024).

Por otro lado, los procedimientos especiales tienen como base la presentación de una reclamación o queja y, son tres. El primero, es el procedimiento de reclamación con respecto a la aplicación de Convenios ratificados, por medio del cual tanto las organizaciones de empleadores como las de trabajadores pueden, con base en los artículos 24 y 25 de la Constitución de la OIT, presentar alegaciones de incumplimiento de cualquier Convenio de la OIT que haya sido ratificado por el Estado (OIT, 2023).

El segundo, es el procedimiento de queja con respecto a la aplicación de Convenios ratificados, este se rige por los artículos 26 al 34 de la Constitución de la OIT y, al igual que el primero, permite presentar quejas en caso de incumplimiento de algún Convenio ratificado. Sin embargo, la diferencia recae en el sujeto que puede interponer la queja, pues en este caso, será otro Estado miembro que haya ratificado el mismo Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo o el Consejo de Administración, quienes podrán interponer la queja (OIT, 2024). El tercer procedimiento especial es el de queja por violación de libertad sindical a través del Comité de Libertad Sindical (OIT, 2024). Este procedimiento nació en 1951 con el objetivo de separar las quejas respecto a Convenios ratificados y dar atención especial a las violaciones a la libertad sindical.

A pesar de dividirse en tres procedimientos distintos, el tratamiento de las quejas o reclamaciones dentro de la OIT es básicamente el mismo. Después de que se presenta una queja ésta es sometida a una “comisión de encuesta” conformada por los grupos de empleadores, trabajadores y, de ser necesario, el Estado que se vea afectado. Posteriormente, se presenta un informe al Consejo de Administración, con seguimiento por parte de la CEACR. Después de revisada se publica el informe de la comisión de encuesta y se solicitan acciones al respecto, en este punto el Estado puede aceptar las recomendaciones de la comisión o interponer una queja ante la Corte Internacional de Justicia. Si este es el caso la CIJ decidirá sobre la queja y podrá confirmar, modificar o anular las conclusiones o recomendaciones que pudiere haber formulado la comisión de encuesta (Constitución de la OIT, artículo 26, 1919).

Caso contrario, se realizará un seguimiento de las recomendaciones por medio de la CEACR, y, en caso de incumplimiento el Consejo de Administración recomendará a la Conferencia las medidas que estime convenientes para obtener el cumplimiento de dichas recomendaciones (Constitución de la OIT, artículos 24-33, 1919). El proceso mencionado puede durar entre “varios meses a algunos años” (OIT, 2021). De hecho, de acuerdo a la propia página informativa de la OIT, la sola investigación realizada por la comisión de encuesta sobre una queja toma aproximadamente diecinueve meses (OIT, 2021).

Entre los Convenios emitidos por parte de la OIT se encuentran algunos relevantes para el trabajo marítimo, entre estos, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo del 2006 que es, como se ha explicado, la base de esta investigación. Asimismo, se encuentra el Convenio N° 185 sobre Documentos de Identidad de la Gente del Mar, el Convenio N° 188 sobre el Trabajo en la Pesca del cual se ha hablado ya; y el Convenio N° 147 sobre Normas Mínimas en Buques Mercantes, por mencionar algunos. Sobre estos Convenios los mecanismos de control que impone la OIT serán, precisamente, los mencionados con anterioridad.

1.3.2. Organización Marítima Internacional (OMI)

La Organización Marítima Internacional, a diferencia de la OIT que tiene un enfoque del trabajo en general, es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la protección y seguridad de la navegación, tanto para las personas que participan en esta como de los ecosistemas que se ven afectados (OMI, 2021). La Organización nace a partir del Convenio Constitutivo el 6 de marzo de 1948, aunque las

primeras reuniones datan de 1959 y, originalmente, era conocida como la Organización Consultiva Marítima Internacional por la naturaleza de sus decisiones que, hasta entonces, no eran vinculantes (OMI, 2021).

La función principal de la OMI es la creación de un marco normativo para el sector marítimo que sea eficaz y justo, además de adaptable a las cambiantes necesidades de la industria. Es especialmente importante recalcar que tanto la OMI como sus Convenios clarifican que, dado la naturaleza de la industria marítima, está solo puede funcionar de forma justa si los reglamentos y normativa que la rigen se acuerdan, adoptan y aplican a nivel internacional. Este es, entonces, el principal objetivo de este organismo, asegurar el cumplimiento eficaz de normativa en una industria que no se rige por límites territoriales.

Las disposiciones emitidas por la Organización van de la mano con su objetivo y, por tanto, buscan cubrir posibles problemas en todos los ámbitos de la industria. De esta manera, encontramos reglas sobre la construcción, el equipamiento, la dotación, el funcionamiento e incluso el desguace de los buques, cuyo objetivo es llevar todas estas actividades a cabo de manera segura, ecológica, eficiente, así como proteger los derechos humanos. Entre sus convenios más relevantes se encuentran el Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), entre otros.

La OMI cuenta con varios órganos encargados de velar por la seguridad del sector marítimo, en general se compone de una Asamblea, un Consejo y cinco comités principales: el Comité de seguridad marítima, el Comité de protección del medio marino, el Comité jurídico, el Comité de cooperación técnica y el Comité de facilitación (OMI, 2021). De estos comités, los que interesan a esta investigación son dos y, por tanto, estos serán los que se explicarán, a continuación, además de los dos órganos principales de la Organización.

La Asamblea, por su parte, constituye el principal órgano rector de la OMI. Esta se encuentra integrada por todos los Estados miembros y mantiene sesiones ordinarias cada dos años. Este órgano se encarga de la aprobación del programa de trabajo, de establecer un régimen financiero y de votar el presupuesto de la Organización, así como de elegir al Consejo. Más importante, es la Asamblea quien, con base en el artículo 15.j

del Convenio Constitutivo, formula recomendaciones y observaciones a los Estados miembros sobre la seguridad marítima y el cumplimiento de los Convenios.

Por otro lado, el Consejo es el órgano ejecutivo de la OMI y, como tal, ejerce funciones de coordinación entre los órganos de la Organización, recibe informes y propuestas de los comités para después enviarlos a la Asamblea y a los Estados miembros, asimismo, está encargado de nombrar Secretario General de la Asamblea (Convenio Constitutivo de la OMI, 1948).

En relación con los comités, el primero es el Comité de seguridad marítima o MSC por sus siglas en inglés. Este se considera el órgano técnico de mayor jerarquía dentro de la Organización y se encarga, principalmente, de:

" (...) examinar todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde un punto de vista de seguridad, reglas destinadas a prevenir abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones relativos a la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigación de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas, y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima". (OMI, 2021)

En ese sentido, este órgano es el que remite informes sobre incumplimientos de los Convenios a la Asamblea, y realiza un control de los Estados miembros. Para este fin, el Comité de Seguridad Marítima está compuesto tanto por los Estados miembros como por todos aquellos Estados que han ratificado el SOLAS, incluso si no son parte de la OMI.

El segundo comité abordado es el Comité Jurídico. Este nace a partir del desastre de Torrey Canyon, en que el SS Torrey Canyon - uno de los primeros buques superpetroleros - se hundió en las costas de Inglaterra en 1967, provocando uno de los desastres ecológicos más grandes de la historia (Bell & Cacciottolo, 2017), y, específicamente, sobre las controversias jurídicas y legales que se suscitaron a propósito del accidente. A partir de esta situación, la Organización estableció como función principal del Comité Jurídico la revisión de todas las cuestiones de orden jurídico que sean competencia de la OMI (OMI, 2021).

1.4. Organismos encargados de la regulación del Derecho del Mar

1.4.1. Tribunal Internacional del Derecho del Mar (TIDM)

El Tribunal Internacional del Derecho del Mar es un órgano judicial independiente establecido por medio de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en 1982. Se compone de 21 magistrados de reconocida competencia en materia de derecho marítimo. Estos son escogidos por los Estados partes de la Convención y ejercen sus funciones por períodos de nueve años, con derecho a reelección. Dentro de la composición del Tribunal, se busca garantizar una distribución de representación geográfica equitativa por lo que no pueden haber menos de tres miembros por cada uno de los grupos geográficos establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas (CONVEMAR, Anexo VI, artículo 3, 1982)

La competencia del Tribunal se extiende a todas las controversias derivadas de la interpretación o aplicación de la CONVEMAR. Asimismo, posee dos tipos diferentes de competencias. Una competencia contenciosa para conocer las controversias, y una competencia consultiva para responder a todas las cuestiones jurídicas que se le sometan. Con relación a la primera, adicionalmente de los conflictos ocurridos con base en la Convención, el TIDM tiene también competencia para resolver todas las demandas que se le sometan de conformidad con las disposiciones de tratados internacionales que le otorguen, de forma expresa, competencia (Tribunal Internacional del Derecho del Mar, 2016).

Pese a ser el único órgano contencioso en materia de derecho del mar, únicamente los Estados partes de la CONVEMAR, ciertas organizaciones internacionales y territorios asociados autónomos tienen acceso al Tribunal, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 20 del Estatuto. En ese sentido, los trabajadores no pueden acceder de forma directa, realizar denuncias o reclamaciones al Tribunal, pues su competencia es similar al funcionamiento de la Corte Internacional de Justicia en el sentido de que se basa en conflictos o controversias entre Estados.

La excepción a esta regla son los casos establecidos dentro de la Parte XI de la Convención, en donde determina que las personas naturales o jurídicas podrán también acceder a la Sala de Controversias de los Fondos Marinos —una de las salas especializadas del TIDM— en los casos relativos a explotación y explotación de la Zona Económica Exclusiva.

1.5. Mecanismos de control

1.5.1. Estado de pabellón o bandera

Como habíamos señalado en apartados anteriores, en la Era del Descubrimiento, cuando los buques españoles y portugueses comenzaron sus travesías a diferentes continentes, el alta mar era comprendido como un territorio mucho más extenso y la libertad de navegación era básicamente un concepto que podía aplicar cualquier Estado, sea que estuviera cerca de la costa de otro o no. Bajo estos parámetros uno de los principios más básicos e importantes del derecho marítimo internacional es la jurisdicción del Estado de bandera. La idea principal de este método de control, y que nace de la idea tradicional de la libertad de navegación, es que es el Estado del pabellón del buque el que puede ejercer su jurisdicción sobre cualquier tipo de embarcación que enarbole su bandera.

En este contexto, la jurisdicción del Estado de bandera es un principio fundamental dentro del derecho marítimo internacional, debido a la naturaleza transnacional de las actividades reguladas por esta rama del derecho. Dado que en muchas ocasiones los buques operan fuera de los mares territoriales, resulta imprescindible que exista un marco jurisdiccional que les sea aplicable. Este principio permite ejercer control sobre las embarcaciones, garantizando el cumplimiento de los derechos de los trabajadores marítimos y la aplicación efectiva de los convenios internacionales en altamar.

Dentro de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, específicamente en su artículo 92, menciona que los buques son responsabilidad del Estado de la bandera y que éste tiene el derecho de ejercer su exclusiva jurisdicción dentro de alta mar. Esto quiere decir que será el Estado del pabellón del buque el encargado de verificar el cumplimiento de los tratados y convenciones internacionales sobre la seguridad marítima o sobre cualquier tipo de requisito relacionado con la navegación en aguas internacionales. De la misma manera, este Estado tiene el control exclusivo sobre cuestiones administrativas de los buques, como lo son las normas laborales, el registro del barco y sus tripulantes, así como asuntos técnicos de la embarcación (CONVEMAR, 1994).

Existen muy pocas excepciones a la regla de la jurisdicción del Estado de la bandera. Entre estas encontramos, por ejemplo, la Convención Internacional Relativa a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes de Contaminación por Petróleo de 1969 o la Convención de las Naciones Unidas contra el Tráfico Ilícito de Estupefacientes y

Sustancias Psicotrópicas de 1988. De esta manera, las excepciones a la jurisdicción que ejerce el Estado de bandera tienen que estar expresamente declaradas dentro de una convención o dentro de una norma internacional para que se pueda dar esta interrupción a la regla (Özçayır, 2004).

El artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar enlista un conjunto de obligaciones que tienen los Estados del pabellón en relación con sus embarcaciones o con sus buques que se encuentren en aguas internacionales. Entre estas se encuentra la obligación de regular y controlar la tripulación, el equipo, la seguridad de las embarcaciones y el cumplimiento de los derechos de los trabajadores que están dentro de estos buques.

Para el cumplimiento de estas obligaciones, la Convención de las Naciones Unidas señala que el Estado de bandera tendrá que establecer una autoridad nacional que se encargue del control de los buques. Por lo tanto, la autoridad encargada de la seguridad de los trabajadores se encuentra dentro del país de origen del buque, cuestión que, desde el punto de vista operativo, podría generar problemas en relación con la efectividad del control.

Esta problemática se ha presentado en las últimas décadas, pues los armadores pueden registrar sus embarcaciones bajo una bandera sin ser nacional de ese país, o incluso sin residir en él, cuestión a la que se le ha denominado banderas de conveniencia. Este fenómeno supone, básicamente, que los armadores pueden registrar sus barcos bajo banderas de Estados con regulaciones mucho más laxas en materia técnica relacionada con los buques y/o en relación a las normas laborales.

En razón de esto, muchos buques registrados bajo banderas de conveniencia se han visto envueltos en desastres marítimos cuyas causas, generalmente, tienen relación con la falta de aplicación de las regulaciones relacionadas con la seguridad de los barcos o con la contratación de los marinos (The PEW Charitable Trust, 2019). Desde 1997 se han emitido una variedad de normas relacionadas con el control en el registro de buques, con el fin de mitigar el uso de banderas de conveniencia, sin embargo, los inconvenientes no se han erradicado.

El problema se suscita entonces porque, si bien existen organismos internacionales encargados de la seguridad marítima, la única entidad responsable de controlar, sin importar dónde se encuentre el buque, es finalmente el Estado del pabellón. Por tanto, si

el Estado del pabellón es negligente al momento de realizar las revisiones o se trata de un Estado cuyas normas no se ajustan en un 100% a las normas internacionales (hay que recordar que no todos los Estados son ratificantes de los convenios internacionales), entonces, inicialmente, pareciera no existir otra instancia que garantice el cumplimiento de las normas internacionales o de los principios internacionales del trabajo o de protección al medio ambiente.

1.5.2. Estado rector del puerto

En sus inicios, cuando los Estados buscaban ejercer un control absoluto sobre sus embarcaciones y el concepto de alta mar abarcaba un territorio mucho más extenso, los buques estaban sujetos exclusivamente a las regulaciones, normas y órdenes del Estado de su bandera. Sin embargo, con el tiempo, este sistema comenzó a generar conflictos jurisdiccionales. La autoridad del Estado del pabellón entraba en disputa con la del Estado ribereño, que reclamaba competencias sobre las embarcaciones que transitaban dentro de su mar territorial (Özçayır, 2004).

Esta disputa se resolvió, principalmente, por medio de un nuevo medio de control: la supervisión por el Estado rector del puerto. Aunque se ha mencionado ya que el único Estado que podrá ejercer su jurisdicción sobre un buque en alta mar es el Estado del pabellón, este no es el caso cuando un buque entra en zonas territoriales de otro Estado.

Originalmente el control por el Estado rector del puerto era sumamente limitado. Con la primera convención sobre seguridad marítima, la Convención SOLAS de 1914, eran los Estados de la bandera aquellos que emitían certificados para sus barcos, en virtud de lo cual se establecía que el buque cumplía con todos los requisitos dispuestos por la Convención. Entonces, el único trabajo del Estado del puerto era, básicamente, verificar la existencia de este certificado emitido por el Estado de bandera e informar al mismo si existía algún tipo de irregularidad dentro de este certificado.

De la misma forma, en 1954, bajo el Convenio OILPOL, la aplicación de los principios legales, normas o cualquier tipo de regulación relacionada con la seguridad marítima era responsabilidad absoluta del Estado de la bandera del buque. En ese sentido, cualquier tipo de vulneración a la normativa internacional detectada por el Estado de bandera o por el Estado rector del puerto, debía ser informada directamente al Estado de bandera y era éste el encargado de tomar acciones en contra del buque o su armador. Con el desastre de Torrey Canyon quedaron en evidencia los efectos de los incumplimientos

de los Convenios, así como de los desastres o delitos cometidos por un buque extranjero para los Estados y, en especial, para el medio ambiente de sus costas.

En este orden de eventos y después de las reuniones mantenidas entre Organización Marítima Internacional y su Comité Jurídico, en 1969 se adoptaron dos instrumentos nuevos para la regulación del cumplimiento de los convenios internacionales. El primero fue la Convención Internacional Relativa a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes de Contaminación por Petróleo, y el segundo fue el Convenio de Responsabilidad Civil (CLC). Bajo estas dos Convenciones, por primera vez a los Estados que no son de la bandera del buque tienen la potestad de tomar cualquier medida preventiva o mitigante en contra de los buques que puedan presentar una amenaza al medio ambiente de las costas del Estado del puerto, incluso cuando esta amenaza viniera desde las afueras del mar territorial.

La supervisión por el Estado rector del puerto es, entonces, la inspección de buques de pabellón extranjero en puertos nacionales (OMI, 2021). Su objetivo es verificar el estado del buque y que su tripulación y equipo cumplan con lo establecido dentro de Convenios y reglamentos internacionales. Su principal forma de aplicación es a través de la implementación de Convenios técnicos de la OMI o de acuerdos bilaterales o regionales entre Estados que otorgan la autorización para someter buques extranjeros a inspecciones.

En este sentido, la Organización Marítima Internacional adoptó en 1991 la resolución A.682(17) sobre Cooperación regional en el ámbito de la supervisión de buques y el control de descargas, que promueve la generación de acuerdos regionales. La lógica es que un buque que se detiene en el puerto de un país, por lo general, lo hará también en otros puertos de la región, de esta manera, se coordinan las actuaciones de las entidades de control de diferentes Estados para garantizar un mejor control de los buques. Este es solo uno de los varios Convenios emitidos por la Organización que fomentan la cooperación entre Estados y buscan una mejor aplicación de la supervisión del Estado rector del puerto.

Es así que, con el objetivo de garantizar la seguridad marítima y evitar retrasos innecesarios para los buques, se han firmado un total de nueve acuerdos relativos a este tipo de supervisión. Entre estos se encuentra el Memorando de entendimiento de París para acuerdos de Europa y el Atlántico Norte; el Memorando de entendimiento de Tokio

para Asia y el Pacífico; el Acuerdo de Viña del Mar de América Latina, y; el Memorando de entendimiento de Abuja entre África Occidental y Central (OMI, 2020).

Todos estos acuerdos incluyen dentro de sus cláusulas, la autorización para realizar inspecciones a buques extranjeros cuando estos se detengan en las costas de alguna de estas regiones. El margen de acción que se les da a las autoridades portuarias varía de acuerdo en acuerdo, algunos de ellos incluso permiten abordar a la nave, mientras otros únicamente permiten la revisión en caso de amenazas reales e inminentes para la seguridad del Estado ribereño.

CAPÍTULO II

Casos de Estudio

2. Metodología de selección de casos

La elección de los cuatro casos analizados en la presente investigación — Lorongyu 2682 (China), Ping Shin 101 (Taiwán), Da Wang (Vanuatu) y Philomena (Reino Unido)— se fundamenta principalmente en la aplicación del método de estudio de casos, reconocido tanto en la investigación jurídica como en las ciencias sociales comparadas. Este método resulta idóneo cuando se busca comprender la eficacia o ineficacia de normas en la práctica, pues permite ilustrar, a través de situaciones concretas y documentadas, cómo los marcos normativos internacionales operan o fracasan en contextos reales³ (Yin, 2014; Stake, 1995).

En ese sentido, la selección de los casos se basó en tres criterios principales:

- 1. Disponibilidad de registros verificables:** a diferencia de otros sucesos que solo han sido objeto de reportajes periodísticos o testimonios fragmentados, los cuatro casos presentados cuentan con investigaciones académicas, documentos judiciales o informes de organismos internacionales que permiten un análisis jurídico riguroso. En la práctica, se trata de los únicos escasos de explotación a los trabajadores pesqueros en alta mar con registros lo suficientemente completos y verificables como para sostener un análisis académico exhaustivo.

³ Yin, R. K. (2014) y Stake, R. E. (1995) destacan que el estudio de casos permite abordar fenómenos complejos en su contexto real, otorgando validez al análisis de casos paradigmáticos para extraer conclusiones generales.

2. **Diversidad geográfica y normativa:** los buques estudiados enarbolan banderas de Estados de distintas regiones del mundo (Asia, Oceanía y Europa), lo que ofrece un panorama comparativo sobre cómo se aplican —o no— los Convenios internacionales en diferentes jurisdicciones.
3. **Carácter paradigmático:** los casos seleccionados no representan incidentes aislados, sino que evidencian patrones estructurales de violaciones a los derechos humanos y laborales, permitiendo identificar fallas comunes en los mecanismos de control, tanto del Estado de pabellón como del Estado rector del puerto.

En tres de los cuatro casos, además, las violaciones no se limitaron únicamente al buque objeto de análisis: en el caso del Ping Shin 101, el video evidencia la participación de al menos otros tres buques que nunca fueron investigados; en el Da Wang, las investigaciones de Greenpeace revelaron indicios de abusos en otros trece buques pesqueros; y en el caso del Philomena, las condiciones de explotación se extendían a toda la flota de TN Trawlers. Estos elementos refuerzan el carácter paradigmático de los casos, en la medida que permite demostrar que no se trata de hechos aislados, sino de fenómenos generalizados y sistemáticos dentro de la industria pesquera internacional.

En este sentido, la aplicación del método de estudio de casos asegura que la determinación de la ineficacia normativa no sea producto de una elección arbitraria, sino del análisis de situaciones representativas que reflejan problemáticas recurrentes dentro del análisis de situaciones representativas que reflejan problemáticas recurrentes dentro de la industria pesquera global.

Adicionalmente, como se ha mencionado, se trata de casos paradigmáticos. Es decir, situaciones documentadas y ampliamente reconocidas que ilustran de manera ejemplar las vulneraciones a los derechos humanos y laborales en la pesca en alta mar (Flyvbjerg, 2006). En segundo lugar, la selección responde a un criterio comparado, pues los buques enarbolan banderas de distintos Estados (China, Taiwán, Vanuatu y Reino Unido), lo que permite observar cómo la normativa internacional se implementa —o fracasa en su implementación— en contextos nacionales diversos.

Finalmente, el análisis parte de un enfoque dogmático jurídico con soporte empírico, ya que se confrontan los estándares normativos del C188, la CONVEMAR y otros instrumentos internacionales con hechos verificados en cada caso, de manera que se

pueda evidenciar la ineficacia material funcional de las normas (Morawski, 2011). De este modo, la combinación de estos métodos asegura que la investigación mantenga rigor académico y objetividad, al tiempo que refuerza que la selección de los cuatro casos obedece a criterios verificables y metodológicamente sólidos, y no a decisiones discrecionales.

En consecuencia, la selección de casos no busca representatividad estadística, sino representatividad analítica⁴, en la medida en que permite identificar patrones estructurales y ofrecer conclusiones generalizables sobre las fallas normativas en la protección de los derechos humanos en alta mar.

2.1. Motín en el Lorongyu 2682

2.1.1. Contexto general del caso

Un caso que ha abierto las puertas al escrutinio por parte de la comunidad internacional hacia los estándares de seguridad y condiciones laborales a bordo de buques en aguas internacionales, es el del motín del Lorongyu 2682, también referido como la Masacre del Lorongyu 2682. Esta embarcación, un buque calamarero perteneciente a la empresa Rongcheng Xinfu Aquatic Food Co. Ltd. de la provincia de Shandong, China, zarpó rumbo a las aguas cercanas a Chile y Perú como parte de una expedición de pesca de calamar programada con una duración de dos años. A bordo viajaban 33 tripulantes, cuyas condiciones a lo largo del viaje terminarían por exponer graves fallos en los mecanismos de supervisión y protección de los derechos humanos en altamar.

Entre los tripulantes se encontraban un total de cinco marineros experimentados, con las certificaciones apropiadas y el entrenamiento necesario para expediciones largas como para la que se preparaba el Lorongyu. Estos eran el capitán, Li Chengquan; su primer oficial, Fu Yizhong; el segundo oficial, Wang Yongbo; y dos ingenieros, Wen Dou y Wang Yanlong. El resto de la tripulación estaba compuesta por personas ordinarias, sin experiencia previa en navegación, muchos de los cuales tenían entre 18 y 25 años de edad

⁴ La representatividad analítica, a diferencia de la representatividad estadística, no busca extrapolar resultados a una población total mediante cálculos numéricos, sino identificar patrones estructurales y dinámicas comunes a través del estudio de casos concretos. En este sentido, el valor de los hallazgos radica en su capacidad de ofrecer conclusiones generalizables en términos conceptuales y normativos, más que en términos cuantitativos

y que, en palabras de uno de los tripulantes - Zhao Mucheng - buscaban “dinero rápido y, tal vez, una aventura” (Du Qiang, 2019).

Entre ellos había personas procedentes de diversas regiones de China, e incluso de Mongolia, lo que provocó que, en poco tiempo, la dinámica interna del barco se fragmentara en tres grupos diferenciados: los provenientes de Mongolia, los de China continental, y el grupo de marineros experimentados, al que se sumaba también el cocinero a bordo.

El trabajo a bordo del Lorongyu 2682 ofrecía una remuneración anual de 45,000 yuanes, equivalentes a aproximadamente 6,200 dólares estadounidenses. Aunque esta cifra podría no parecer suficiente en términos internacionales, en el contexto chino, en donde el salario mínimo anual ronda los 3,172 dólares, representaba una oferta económica significativamente superior. La propuesta del Lorongyu 2682 duplicaba en valor aquello que los tripulantes podrían haber ganado en empleos en tierra bajo el salario mínimo, lo que de por sí constituía una propuesta atractiva. A esto se sumaba un elemento importante: el ahorro forzado.

Los salarios serían depositados en cuentas bancarias a las cuales los marinos no tendrían acceso durante los dos años de expedición. Esto implicaba que no tendrían la oportunidad de gastar este dinero, convirtiendo el pago en una forma de reserva acumulada que los esperaría al finalizar la expedición. Esta perspectiva resultaba especialmente atractiva para los tripulantes del Lorongyu 2682, muchos de los cuales enfrentaban situaciones económicas precarias.

Algunos poseían deudas derivadas de préstamos estudiantiles, mientras que otros provenían de familias con recursos limitados, que veían en esta oportunidad una forma de aliviar su situación financiera. La promesa de un ingreso considerable por dos años de trabajo significaba, para muchos, una salida viable ante la falta de oportunidades laborales en tierra firme. Antecedente que constituye un factor crucial a medida que avanza la expedición del Lorongyu 2682.

Una vez abordado el contexto del caso, es menester tratar los primeros problemas que surgieron durante la expedición. El 27 de diciembre de 2010, Rongcheng Xinfu Aquatic Food envió al Lorongyu 2682 y otros seis barcos a diferentes operaciones. En cuanto los buques pasaron el control migratorio, llegaron lanchas pequeñas desde las cuales abordaron los buques decenas de marineros indocumentados. De esta forma

muchos de los marineros tanto para China como para cualquier otro Estado, jamás estuvieron en los barcos —al menos formalmente— y, en especial, en el Lorongyu 2682. Casi seis semanas después de haber zarpado, el Lorongyu 2682 llegó a las afueras del mar territorial de Perú, en donde comenzaron las labores de pesca.

Zhao Mucheng, uno de los tripulantes, describe la rutina así: las preparaciones para pescar empezaban cada día a las 6:00 pm, de modo que la pesca pudiera empezar a las 8:00 pm y continuar de forma ininterrumpida hasta las 6:00 am del día siguiente. Después, la pesca de esa noche debía ser procesada, por lo que, en las siguientes horas la tripulación se dedicaba a pesar, cortar, dividir por partes y lavar los calamares, para luego colocarlos en bandejas de 13 kilogramos y trasladarlas hasta las congeladoras del buque.

Esto implicaba bajar repetidamente las bandejas a las bodegas inferiores, cargando peso durante horas, una y otra vez. La rutina se extendía hasta aproximadamente las 2:00 pm, momento en el cual la tripulación podía descansar hasta las 6:00 pm, cuando el ciclo volvía a empezar (Du Qiang, 2019). Incluso, Zhao menciona, que cuando era momento de embarcar las bandejas en los buques mercantes que compraban el calamar, debían cargar bandejas por dos días seguidos, sin dormir ni descansar (Du Qiang, 2019).

Como referencia, de acuerdo con el estudio *Satellites can reveal global extent of forced labour in the world's fishing fleet*, en los buques calamareros que cumplen con las regulaciones laborales establecidas por la normativa internacional, las jornadas de trabajo concluyen alrededor de las 8:00 a.m., y el personal opera mediante turnos debidamente organizados (McDonald et al., 2020). A esto se debe añadir las condiciones de maltrato que sufrían los marineros. Zhao describe al capitán, Li Chengquan, como un hombre de mal temperamento, que respondía con violencia a cualquier cuestionamiento. “Si alguien le respondía, le dejaba un ojo morado” - afirma Zhao (Du Qiang, 2019).

En un episodio particularmente grave, el capitán golpeó brutalmente a un marinero tras una discusión con el cocinero, dejándolo prácticamente inmovilizado. En otra ocasión, cuando el marinero Huang Jinbo, que venía sufriendo desmayos, solicitó al capitán ser regresado a China, este respondió que eso era imposible, puesto que era un trabajador ilegal e indocumentado, por lo que ningún otro buque lo aceptaría, incluso si la salud de Huang Jinbo peligraba (Du Qiang, 2019).

Fueron eventos como estos los que encendieron la alarma entre la tripulación, especialmente sobre el salario prometido, y que constituía la principal razón por la cual

decidieron trabajar en el buque. Después de mucha deliberación, los marineros decidieron preguntar al capitán sobre ese particular, y fueron informados que su paga ya no sería la establecida en el contrato, sino que ganarían apenas 2.5 Mao por libra de calamar pescado.

Como referencia, 2.5 Mao equivalen a 0.034 centavos de dólar. Al reclamar, los marineros descubrieron una segunda y aún más perturbadora verdad: las firmas de la compañía en sus contratos eran falsas. Todos los marineros inexpertos a bordo del Lorongyu 2682 eran, en realidad, trabajadores ilegales, por lo que estaban, al menos de acuerdo con el capitán del Lorongyu, atrapados dentro del buque hasta que terminaran los dos años.

Desde ese momento, la idea de un motín empezó a formarse entre los marineros. Según el testimonio de Zhao, fue Liu Guiduo —quien terminaría liderando el motín— quien le dijo el día en que descubrieron la estafa: “Sabes...no es un delito matar a alguien en alta mar” (Du Qiang, 2019). Usando las divisiones ya antes formadas entre los tripulantes —entre los marineros experimentados, los jóvenes chinos y los provenientes de Mongolia—, se desató uno de los episodios más violentos y sangrientos ocurridos en alta mar en los últimos años.

En junio del 2011 comenzó la masacre, la primera víctima fue el cocinero, asesinado a manos del marinero con quien había discutido algunos meses atrás y quien había sido golpeado por el capitán. Desde entonces, el Lorongyu 2682 emprendió el viaje de regreso a China a cargo de 27 marineros heridos, hambrientos y aterrorizados. Cuando el buque llegó hasta las cercanías de la costa este de Japón, el segundo ingeniero —Wang Yanlong—, sabotó el barco en un intento de escape desesperado, obligando al resto de marineros a emitir una señal de auxilio. La última muerte fue la de Song Guochun quien, tras un fallido intento de escape, fue capturado y lanzado al mar, con sus brazos y piernas amarrados y piedras en sus bolsillos (Du Qiang, 2019).

La marea arrastró al Lorongyu 2682 a la costa este de Japón, en donde fueron interceptados por guardacostas alertados por la señal de auxilio. Tras ser detenidos, las autoridades japonesas informaron a China sobre el sospechoso estado del buque, y el 12 de agosto del 2011, el buque regresó a las costas chinas tras una operación coordinada entre el Centro de Búsqueda y Rescate Marítimo del Ministerio de Transporte Chino y la Guardia Costera de Japón.

De los 33 marineros que habían zarpado ocho meses antes, solo 11 regresaron con vida. Durante cinco meses los tripulantes del Lorongyu 2682 fueron víctimas de abusos sistemáticos, sometidos a condiciones laborales inhumanas y expuestos a innumerables violaciones a sus derechos humanos. Luego, durante los tres últimos meses a bordo, consumidos por el pánico, acabaron con la vida de sus compañeros, sin que autoridad alguna lo notara, en un espiral de violencia que solo se conoció tras su retorno a tierra firme.

2.1.2. Actuaciones judiciales

Tras el retorno del Lorongyu 2682 a China, los 11 sobrevivientes fueron detenidos de inmediato. El 19 de marzo de 2013 se llevó a cabo la audiencia de juicio ante el Tribunal Popular Intermedio de la ciudad de Weihai, provincia de Shandong. Todos los sobrevivientes fueron declarados culpables por una variedad de delitos. En la Sentencia Weixing Yichu No. 67 del Tribunal dictaminó lo siguiente: Liu Guido, Jian Xiaolong, Liu Chengjian y Huang Jinbo, el más joven de la tripulación con tan solo 19 años, fueron sentenciados con pena de muerte por asesinato y secuestro de una embarcación; Li Chengquan y Wang Peng fueron declarados culpables de asesinato y sentenciados a muerte; Feng Xingyan fue sentenciado a cadena perpetua mientras el resto de tripulantes tuvieron sentencias desde los 4 hasta 15 años de privación de libertad (Sentencia Weixing Yichu No. 67, 2013).

El fundamento principal de la sentencia fue la intencionalidad con la cual los tripulantes intentaron esconder evidencia, así como “crear ilusiones, encubrir la verdad y evadir el proceso legal” (Sentencia Weixing Yichu No. 67, 2013). El tribunal consideró que las actuaciones de los procesados privaron intencional e ilegalmente de la vida a otras personas, lo que constituye delito de asesinato. De la misma forma, secuestraron el buque mediante violencia y amenaza, causando graves consecuencias para la expedición, la compañía y la vida e integridad del resto de tripulantes (Sentencia Weixing Yichu No. 67, 2013). El tribunal menciona, dentro de su decisión, que la naturaleza de las acciones de los procesados fue particularmente perturbadora, ocasionando consecuencias graves tanto a la tripulación como al entorno social de la población.

Los sentenciados a pena de muerte fueron aquellos que, a consideración del Tribunal, participaron de forma proactiva, desempeñando un papel importante en el secuestro del barco y asesinato de los marinos. El resto fue cómplice de los delitos

mencionados y, aunque no desempeñaron un papel principal, no agotaron los posibles medios de auxilio a sus compañeros tripulantes, sino más bien, ayudaron a los actores principales en el cometimiento del delito (Sentencia Weixing Yichu No. 67, 2013). La sentencia del Tribunal Popular Intermedio fue apelada por los sentenciados a muerte, sin embargo, el 21 de enero del 2015 el Tribunal Popular Superior Provincial de Shandong, por medio de Sentencia Penal (2013) Lu Xing Si Zhong No. 195, confirmó la sentencia de primera instancia (2015).

De esta forma, el Tribunal Superior solicitó la ejecución de la pena establecida y, el 23 de marzo del 2017, el Tribunal Popular Supremo de la República Popular China emitió sentencia ratificando las decisiones de primera y segunda instancia, por tanto ordenando la ejecución de la pena, mencionando: “Los hechos determinados en la sentencia de primera instancia y en el fallo de segunda instancia son claros, la prueba es fidedigna y suficiente, la condena es exacta y la pena es adecuada” (Tribunal Popular Supremo de la República Popular China, 2017). Durante las diferentes instancias del proceso, Rongcheng Xinfu Aquatic Food Co. Ltda. nunca fue responsabilizada por el incumplimiento del contrato de trabajo ni por los abusos cometidos por el capitán y el resto del grupo de marineros experimentados, hechos que dieron inicio a la masacre.

2.1.3. Análisis normativo

El primer problema que se presentó dentro de este caso fue la cantidad de marinos indocumentados que participaron en la expedición. Por tanto, es pertinente iniciar nuestro análisis normativo por el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de Formación) de la Organización Marítima Internacional. Dentro de dicho Convenio, destacan especialmente la sección A-VI/1 y la sección VI/6, así como el Capítulo VI sobre las funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, protección, atención médica y supervivencia.

El Capítulo VI del Convenio, dentro de la Regla VI/1, trata sobre los requisitos mínimos de familiarización, formación e instrucción básicas en seguridad para toda la gente del mar. Entre estas, menciona que “La gente de mar estará familiarizada con la seguridad y recibirá formación o instrucción básicas conforme a lo prescrito en la sección A-VI/1 del Código de Formación, y satisfará las normas de competencia especificadas en dicha sección” (Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 2010). La sección A-VI/1, por su parte, establece que antes de que

cualquier persona sea asignada un rol a bordo, después de ser contratados, deberán recibir la formación suficiente que le permita familiarizarse con las técnicas de supervivencia personal y saber actuar en casos de emergencia (2010).

De la misma forma, establece que la gente del mar, en la calidad o rol que sea, deberá recibir formación relacionada con: 1) técnicas de supervivencia personal; 2) prevención y lucha contra incendios; 3) primeros auxilios; 4) seguridad personal y responsabilidades sociales (Convenio de Formación, 2010). Con el fin de poder constatar la existencia de dicha formación, antes de poder subir al buque, el marinero deberá aportar pruebas de haber cumplido con los requisitos de competencia mencionados.

Ahora bien, dado que se trata de un buque pesquero, corresponde centrar el análisis en el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188, 2007) de la OIT. Este establece en su artículo 20 que:

“Incumbirá al propietario del buque pesquero la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste [...], que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.” (C188, 2007)

En cuanto a la capacitación y competencia, el artículo 22 del C188 exige que: “No se permitirá a ningún pescador trabajar a bordo de un buque pesquero sin un certificado médico válido que acredite que es apto para desempeñar sus funciones” (C188, 2007). Además, el Convenio dispone que los Estados adopten medidas para garantizar que los pescadores reciban la formación necesaria en seguridad y salud en el trabajo y cuenten con las cualificaciones requeridas según el tamaño y el tipo de operaciones del buque. Estas obligaciones complementan las exigencias del STCW-F (1995), pero con un enfoque directo en la pesca.

En este punto es necesario aclarar que China no ha ratificado el C188, lo que jurídicamente significa que no está obligada por sus disposiciones. Sin embargo, el Convenio constituye el estándar internacional de referencia en materia de trabajo pesquero, reconocido por la OIT como parámetro de medición aun frente a Estados no

ratificantes⁵ (OIT, 2019; OIT, 2020). De ahí que su utilización en este análisis no sea arbitraria, sino que responde a una metodología comparativa que permite evaluar la eficacia normativa de China frente a obligaciones laborales y de derechos humanos ya vigentes en su ordenamiento, como los convenios generales de la OIT ratificados por el Estado, además de la CONVEMAR (1982).

Por tanto, la normativa internacional en materia pesquera establece una serie de requisitos de formación, certificación y contratación, independientemente del rol del pescador o de la naturaleza del buque, como condición para su funcionamiento legal y seguro. Su incumplimiento acarrea riesgos graves para la seguridad de la tripulación y para la operatividad de la embarcación.

Con este antecedente, cabe destacar que, de los 33 tripulantes del Lorongyu 2682, solo seis contaban con experiencia en trabajo marítimo y, además de ellos, únicamente otros diez poseían algunas de las certificaciones y capacitaciones mencionadas anteriormente (Du Qiang, 2019). Esta falta de preparación se hizo evidente en las primeras semanas de la travesía, cuando algunos tripulantes, como Huang Jinbo, enfermaron tras su exposición prolongada a las condiciones del mar.

De igual forma, es importante destacar que la embarcación no contaba con un médico a bordo ni con ningún tripulante —aparte de los seis marineros experimentados— que tuviera conocimientos en primeros auxilios. Esta deficiencia se hizo aún más evidente cuando la tripulación comenzó a enfrentar problemas de salud derivados de las condiciones precarias de trabajo a las que estaban sometidos. La deficiencia se agrava al considerar que el buque no contaba con un médico. Esta omisión contraviene lo previsto en el artículo 29 del C188, que establece la obligación de garantizar acceso a atención médica y protección de la salud en buques pesqueros, tanto en alta mar como en tierra.

En segundo lugar, cabe mencionar el pago de salarios. Como se ha señalado, muchos de los tripulantes fueron llevados a trabajar a bordo del Lorongyu 2682 bajo la promesa del ahorro con un pago de haberes al finalizar la expedición. Este acuerdo, sin

⁵La propia OIT ha señalado que el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188) constituye un “instrumento de referencia global” para garantizar condiciones laborales dignas en el sector pesquero, incluso frente a Estados que aún no lo han ratificado, en tanto refleja estándares mínimos de trabajo decente.

Véase: International Labour Organization. (2019). Effective implementation of the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188): Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188). Geneva: ILO. Disponible en: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WIF/lang--en/index.htm>

embargo, vulneraba por sí mismo la norma puesto que el artículo 23 del C188 obliga a los Estados a garantizar que los pescadores sean remunerados regularmente y de manera íntegra por su trabajo, en intervalos razonables (mensual o quincenalmente), y conforme a lo pactado en los acuerdos laborales, mismos que no podrán vulnerar los estándares mínimos impuestos por la normativa. El pago diferido prometido a los tripulantes del Lorongyu 2682 vulneraba esta obligación, configurando un incumplimiento de derechos laborales básicos.

Por ende, las remuneraciones de los trabajadores debieron ser satisfechas de manera directa, en intervalos mensuales o menores; pues se trata de un derecho adquirido por los trabajadores y, por ende, irrenunciable. Es así que incluso con la aceptación de la tripulación, el armador tenía la obligación de cumplir el Convenio.

Ahora bien, sobre las condiciones precarias de trabajo resulta necesario hacer énfasis en el Convenio de Trabajo en la Pesca cuyo artículo 25 reconoce el derecho de los pescadores a condiciones de vida decentes a bordo, incluyendo alimentación, alojamiento y agua potable de calidad suficiente, mientras que el artículo 26 garantiza el acceso a atención médica oportuna. Estos derechos se vieron claramente vulnerados en el presente caso. De los antecedentes del caso, se desprende que las condiciones de seguridad de los marineros dependían de la voluntad del capitán y sus oficiales. La muerte de 22 marineros como consecuencia de los eventos a bordo, pone de manifiesto una situación de total ausencia de protección de la tripulación, cuestión contraria a cualquier noción básica de espacio de trabajo seguro.

A esto se podría sumar el artículo IV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo que, pese a no tener efectos directos en los buques pesqueros, constituye la base de los tratados actuales y es por ende relevante mencionar. En este se establece el derecho de la gente del mar a condiciones de empleo justas, condiciones de vida a bordo decentes, así como acceso a la salud, atención médica y medidas de bienestar. Los últimos dos derechos mencionados fueron ya tratados dentro del punto anterior.

Sin embargo, es importante destacar el derecho a tener condiciones de empleo justas. En este sentido, vale citar algunos conceptos de justicia, en primer lugar, para Aristóteles, justicia es dar a cada uno lo que se merece, mientras que, para la Real Academia de la Lengua Española, justicia se define como el “principio moral que lleva a

determinar que todos deben vivir honestamente” (2014) y emplea como sinónimos las palabras “rectitud” y “equidad”.

Con base en estos criterios, resulta imposible clasificar las acciones de la empresa Roncheng Xinfra Aquatic Food como “justas”, pues enviaron a 33 personas a una expedición de dos años con un contrato falso, que tuvo como base promesas económicas engañosas y que, eventualmente, llevaron al motín de los trabajadores y a la subsecuente masacre.

Adicionalmente, un punto fundamental del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca se encuentra en el artículo 31, en donde el Convenio enfatiza también que los Estados deben asegurar, a través de legislación, convenios colectivos u otros mecanismos, que estos derechos se ejerzan plenamente. Este artículo regula la notificación e investigación de accidentes y delega en cada Estado miembro la obligación de establecer mecanismos de denuncia y fiscalización. Esta afirmación tiene su base en el artículo IV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que prescribe lo siguiente:

“Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas” (MLC, 2006).

En este punto, resultan cruciales los mecanismos de control que fueron explicados con anterioridad. En el presente caso, dado que el buque se encontraba dentro de aguas internacionales, era responsabilidad del Estado de bandera —es decir de China— garantizar el cumplimiento de convenios y normas internacionales que ha ratificado, como el convenio C29, C105, C111 y C155, además de la CONVEMAR. China, con este fin, ha designado una autoridad competente nacional encargada de garantizar lo indicado: el Ministerio de Transporte de la República Popular China.

Asimismo, cuenta con diversas instituciones como la Guardia Costera, el Centro de Búsqueda y Rescate Marítimo, las Administraciones Provinciales Marítimas, entre otras. Además, China maneja la Ley de Seguridad del Tráfico Marítimo de China (MTSL) como su principal fuente de Derecho nacional para la regulación del trabajo marítimo y la

garantía de los derechos de los marinos. Sin embargo, aun con todas estas instituciones, la ratificación de normativa internacional de instrumentos como el C188 y la CONVEMAR, y con normativa nacional reguladora de la materia, 22 personas murieron a bordo de un buque de bandera china en pleno Océano Pacífico sin que ninguna autoridad lo advirtiera.

Sumado a ello, el Lorongyu 2682 solo pudo ser localizado y llevado ante las autoridades chinas por su incursión en aguas japonesas, y por autoridades de Japón en ejercicio de su facultad de inspeccionar el buque bajo las reglas del Estado rector del puerto. El caso del Lorongyu 2682 deja en evidencia la ineficacia de las normas en materia de empleo y seguridad laboral, cuando no están acompañadas de mecanismos efectivos de vigilancia y sanción. La falta de supervisión permitió que, durante meses, la tripulación sufriera condiciones inhumanas sin que ninguna autoridad interviniera.

En síntesis, el caso del Lorongyu 2682 demuestra una ineficacia normativa funcional ya que, pese a la existencia de normas internacionales ratificadas por China y de instituciones competentes, fallaron aspectos esenciales: la supervisión estatal, la existencia de canales de denuncia, la realización de inspecciones y la adopción de medidas de protección efectivas. La muerte de 22 tripulantes, sin sanciones proporcionales ni reparaciones reales, confirma la falta de eficacia material funcional del marco normativo internacional.

Por tanto, este caso no solo deja en evidencia la ineficacia de las autoridades chinas para hacer cumplir la normativa internacional, sino también las limitaciones de los mecanismos de supervisión marítima global. A pesar de la existencia de normas claras, de organismos competentes y de compromisos internacionales, la realidad demuestra que la vida de los trabajadores del mar sigue dependiendo, en gran medida, de la voluntad y capacidad de los Estados. La tragedia ocurrida a bordo de este buque no es un caso aislado –como se demostrará a continuación–, sino que representa un síntoma de una problemática estructural y sistemática que exige respuestas concretas y mecanismos de fiscalización más eficaces.

2.2. La Masacre del Ping Shin 101

2.2.1. Contexto general del caso

“Brace yourself” (Prepárate). Ese fue el asunto del correo que dio inicio a una investigación de cuatro años de una de las muchas masacres que han ocurrido en alta mar

recientemente. El video adjunto duraba apenas diez minutos, pero resultaba suficiente: mostraba, en cámara lenta, los últimos momentos de 15 marineros mientras eran asesinados con armas semiautomáticas desde un buque no identificado. Hasta el día de hoy se desconoce quiénes fueron las víctimas o siquiera la razón por la cual fueron asesinados, lo único claro es que el capitán del Ping Shin 101 —un buque atunero Taiwanés— ordenó dar muerte a quince personas y nadie se opuso.

En el 2014, un teléfono fue encontrado dentro de un taxi en Fiyi (Oceanía). Dentro del dispositivo se encontraba el video que pasó de la policía local a la INTERPOL, hasta llegar finalmente a manos de Ian Urbina, periodista estadounidense reconocido por sus reportajes en *The New York Times* y, además, por uno de los principales colaboradores de la organización *The Outlaw Ocean Project*⁶. Urbina emprendió una exhaustiva investigación con tres objetivos clave: identificar el buque, descubrir la identidad de los tiradores y, finalmente, establecer quiénes eran las víctimas.

El primer paso fue identificar los buques presentes en la grabación. Tras horas de analizar el video, Urbina detectó el primer indicio clave que permitiría resolver el misterio: había un número de serie al costado de uno de los buques. Tras su pesquisa, logró identificar al Chun I 217, un atunero que, en esa época, enarbolaba la bandera de Taiwán. En ese momento Urbina dio inicio a lo que denominó “una gran vuelta en círculos” (Urbina, 2022, 13m50) para referirse al estancamiento burocrático y la falta de cooperación internacional en casos de crímenes en alta mar.

La primera llamada de Urbina fue al CEO del armador del Chun I 217 quien solo tras varios meses de insistencia respondió a sus llamadas. La entrevista fue corta y dio pocos resultados, las respuestas del CEO se limitaron a su conocimiento sobre el incidente, que su capitán escribió un reporte y que estaba todo controlado (Urbina, 2022, 15m00). La siguiente llamada fue a las autoridades taiwanesas, quienes, tras ver el video, aseguraron a Urbina que se trataba de piratas y que, tan solo con el video, era imposible identificar si realmente se trataba de homicidio (Urbina, 2022, 14m42). Con pocas pistas sobre la identidad de los tiradores y menos sobre la de las víctimas, Urbina publicó un

⁶ The Outlaw Ocean Project es una organización periodística sin fines de lucro con sede en Washington D.C. que produce historias de investigación sobre derechos humanos, trabajo y preocupaciones ambientales que ocurren en los mares y océanos del mundo

primer artículo en el New York Times, denunciando los delitos cometidos en alta mar y la falta de acción por parte de las autoridades.

Este primer intento resultó infructuoso, pues, a diferencia de los delitos cometidos en tierra, la única evidencia existente era un video. Sin cuerpos, armas, un testigo, o siquiera el lugar del cometimiento del delito, el caso parecía estancarse. Fue entonces que Urbina fue contactado por Trygg Mat Tracking, una ONG con sede en Noruega dedicada a la investigación de delitos marítimos, quienes tenían el elemento que Urbina no pudo encontrar: la identidad del buque. Este era el Ping Shin 101, un atunero taiwanés cuyo capitán era un hombre chino de 30 años, de nombre Wang Feng Yu. Entonces, y aunque faltan antecedentes, fue posible reconstruir parte del recorrido del Ping Shin 101, así como tomar contacto con la ex-tripulación del barco.

En agosto de 2012, el Ping Shin 101 se encontraba pescando en el Océano Índico, en algún punto entre Somalia y Seychelles cuando, al menos en la versión del capitán Wang Feng Yu, recibieron informes de un ataque pirata a otra embarcación taiwanesa, el Chun I 217. Fue entonces que decidieron acercarse, y encontraron un grupo de piratas somalíes atracando al buque. Wang Feng Yu ordenó a sus marineros abrir fuego contra los piratas con la esperanza de rescatar a la tripulación de su embarcación hermana, dando muerte a los 15 atacantes. Sin embargo, los testimonios de ex-tripulantes del Ping Shin 101 cuentan una historia distinta.

Aldrin y Máximo, tripulantes del buque, mencionaron en sus testimonios la naturaleza severa y violenta del capitán: “Era un tipo rudo (...) golpeaba y luego pateaba si cometías un error” (Cantillo, 2020). Otros marineros, cuyos nombres permanecen en el anonimato, relataron episodios similares de violencia y asesinatos ocurridos durante su tiempo a bordo. Cuestión que queda en evidencia a partir del registro audiovisual: los asesinatos son metódicos, la reacción de los tiradores una vez perpetrados son risas y abrazos. La voz del capitán se puede escuchar gritando en mandarín “¡Al frente! ¡A la izquierda! ¿Qué están haciendo?! ¡Disparen, disparen!” (Canal The Outlaw Ocean Project, 2021, 1m03).

Previo a este evento, el Ping Shin 101 ya contaba con una historia de problemas, con múltiples violaciones a derechos humanos y el uso de certificados falsos para sus trabajadores (Urbina, 2022). Sin embargo, se mantenía en operación. Los testimonios relatan una serie de eventos violentos durante su estancia en el buque, que comenzaban

por los abusos sufridos a manos del capitán y, más allá, la evidencia de una actividad de entretenimiento por la cual el capitán tenía una especial afinidad: la persecución de barcos pesqueros artesanales.

Esa es presumiblemente la situación registrada en el video, en donde las quince víctimas se aferran a una pequeña estructura de madera que parece ser un dhow —un pequeño barco de vela utilizado tradicionalmente por la gente pakistaní, india y somalí para la pesca—, con pequeñas redes de pesca colgando de los lados y una evidente falta de armas de fuego que pudieran indicar un posible ataque pirata.

Esta información dio origen al segundo artículo de Urbina y, con él, la publicación del video en la plataforma audiovisual en línea YouTube. El impacto del video produjo la reacción de las autoridades Taiwanesas. En diciembre de 2018, seis años después de la masacre y cuatro años después del hallazgo del video, las autoridades taiwanesas finalmente emitieron una orden de detención para Wang Feng Yu. En 2020, fue condenado por la justicia taiwanesa a 26 años de prisión; sin embargo, en 2021, su sentencia fue reducida a 13 años por “falta de evidencia” (Urbina, 2022), demostrando las graves limitaciones que enfrentan los sistemas judiciales cuando se trata de crímenes cometidos en alta mar.

2.2.2. Análisis normativo

En este caso, es necesario enfatizar el rol del mecanismo de control del Estado rector del puerto. El Ping Shin 101 realizó escalas en diversos puertos de Estados que habían ratificado instrumentos internacionales como el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007), la CONVEMAR (1982) y otros tratados afines. Si bien Taiwán no es miembro de la OIT ni de la OMI y, por tanto, no está formalmente obligado por estos Convenios, ello no excluye la relevancia jurídica del caso.

La obligación de garantizar condiciones laborales y de seguridad recae en los Estados de puerto donde el buque operaba, los cuales sí habían ratificado dichos tratados⁷.

⁷ El derecho internacional reconoce que la ausencia de vinculación formal de un Estado de pabellón no elimina las obligaciones de los demás Estados intervinientes (erga omnes partes) de hacer cumplir estándares mínimos de protección laboral y de derechos humanos. Así lo dispone el propio Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007), al establecer competencias claras para el Estado rector del puerto frente a buques de terceros Estados, con independencia de su adhesión. La omisión de los Estados de puerto que sí habían ratificado dichos instrumentos constituye, por tanto, una vulneración autónoma a sus obligaciones internacionales, lo que refuerza la relevancia jurídica del caso dentro del análisis de eficacia normativa.

La omisión de estos Estados en activar los mecanismos de control internacional configuró igualmente una violación al C188 (2007), en específico al artículo 43.2 y 44 del Convenio, que establece “Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado”.

Constituye además una vulneración a la CONVEMAR, pues el sistema de supervisión portuaria fue diseñado precisamente para suplir los vacíos derivados de la inacción del Estado de pabellón. Este hecho demuestra que el mecanismo del Estado rector del puerto, concebido como vía de control externo ante la inacción del Estado de pabellón, tampoco cumplió con su objetivo de prevenir y sancionar violaciones, configurando así una muestra clara de ineficacia estructural en la aplicación del derecho internacional marítimo.

Con esta aclaración, el análisis puede iniciarse en el mismo punto que el caso Lorongyu 2682: las certificaciones y contratos de los marineros. A este elemento, además de las normas citadas anteriormente, cabe mencionar el artículo 20 del Convenio sobre el trabajo en la pesca (C188) en donde establece lo siguiente:

“Incumbirá al **propietario del buque pesquero** la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador **tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste** (en caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio”. (2007)

A ello se suma el Convenio sobre los documentos de la gente del mar C185 de la OIT el cual establece que todos los Estados miembros deberán emitir a todos sus nacionales un documento de identidad para la gente del mar, en donde conste nombres completos, edad, sexo, lugar de nacimiento, nacionalidad, particularidades físicas cuya indicación pueda facilitar la identificación, fotografía y la firma del marinero (2003). Esto

significa que, incluso en ausencia de contratos válidos o certificaciones adecuadas, debería ser posible identificar a los marineros a bordo.

Es decir, todos los trabajadores deben contar con un contrato vigente, legal, y debidamente suscrito por ambas partes, con las especificaciones tanto de su identidad, tipo de trabajo, como de las remuneraciones y demás haberes y beneficios que les corresponden. Esta obligación se ve además replicada en el artículo 20 del C188, en donde estipula que cada pescador debe tener un acuerdo de trabajo escrito, firmado por el pescador y el propietario del buque (o representante), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo.

Además, los marineros deberán poseer documentos de identificación a bordo. Este, además de ser un método para garantizar la seguridad de los trabajadores, permite al Estado conocer la identidad de los miembros de la tripulación ante un incidente como lesiones, muerte de un marinero u otros. No obstante, tanto en este caso como en el anterior, un hecho que influyó de manera decisiva en la muerte de varias personas fue, precisamente, la falta de contratos válidos y certificaciones que permitieran validar tanto la cantidad de tripulantes como la identidad de los mismos.

En el caso bajo estudio, es importante recalcar que incluso hoy, trece años más tarde, no se conoce la identidad de las víctimas del video, ni la de aquellos que fueron víctimas de masacres anteriores y posteriores a esta, fueran tripulantes o no. Aunque en los registros originales del buque se encontraba un número de trabajadores a bordo, es también un hecho mencionado por los testigos que el buque paraba frecuentemente en costas de Estados en vías de desarrollo, a “contratar” marineros sin certificaciones, experiencia o siquiera contratos reales, para continuar el viaje con una tripulación distinta a la que se registraba oficialmente. Esto, nuevamente, hace imposible conocer si las víctimas eran o no parte de la tripulación, o si se trataba de pescadores artesanales que tuvieron el infortunio de encontrarse con el Ping Shin 101.

En ese sentido, este caso se desvía ligeramente del ámbito puramente laboral, sin embargo, la protección de derechos humanos constituye igualmente el eje central del análisis. Es menester, entonces, continuar con el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de la OMI. Dentro de su Capítulo V sobre la Seguridad en la navegación, establece una serie de obligaciones tanto para los Estados como para los armadores, entre las cuales se encuentra la obligación de los capitanes de proveer

asistencia a quien la necesite (SOLAS, 1974). En el presente caso, el capitán del Ping Shin 101 debió proporcionar asistencia a los pescadores artesanales si estos se encontraban en problemas, o, de la misma forma, haber rescatado a los marineros si estos hubieran caído por la borda. El capitán, lejos de prevenir y asistir en situaciones de emergencia, las provocaba deliberadamente a modo de entretenimiento.

De la misma manera, el Capítulo IX del Convenio otorga carácter de obligatorio al Código IGS o Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, cuya disposición principal prescribe que el propietario del buque o toda otra persona que haya asumido la responsabilidad de este, deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad con el fin de prevenir cualquier tipo de accidente a bordo (OMI, 1974). Por ende, los armadores deben tener canales por medio de los cuales los marineros puedan comunicarse en casos de emergencia, no solo depender del capitán.

Asimismo, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, en su artículo 31, establece que todo Estado miembro deberá adoptar medidas para la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolan su pabellón (2007). Sin embargo, este deber no se limita al Estado de bandera: a través del mecanismo del Estado rector del puerto, también se habilita a las autoridades portuarias de los Estados parte a fiscalizar incidentes y verificar si los armadores han cumplido con las obligaciones de notificación.

De este modo, los canales de denuncia no dependen únicamente de la voluntad del Estado de pabellón, sino que forman parte de un sistema complementario de control internacional. La omisión de las autoridades portuarias en ejercer estas competencias equivale a una renuncia a su rol de garantes, lo que perpetúa la impunidad y priva a las víctimas de mecanismos efectivos de reparación.

En este sentido, el caso del Ping Shin 101 no se habría conocido, de no ser por el teléfono celular encontrado en Fiyi. Incluso así, para el momento del hallazgo del teléfono, ya habían transcurrido dos años sin que ninguna autoridad hiciera algo al respecto. Posteriormente, incluso con el video, la única razón por la cual el caso llegó a manos de las autoridades taiwanesas y que terminó con la emisión de una sentencia, fue por las investigaciones privadas llevadas a cabo por diferentes ONG y la presión social nacida a partir de la publicación del video a redes sociales. De hecho, bajo lo dispuesto en el

artículo 43.2 del C188, debió haber sido uno de los Estados portuarios quien alerte a la OIT o, al menos, a las autoridades taiwanesas sobre las condiciones de trabajo que se mantenían dentro del buque.

Es conocido que, para el momento de los hechos en cuestión, el Ping Shin 101 poseía ya una historia de problemas, con múltiples denuncias de violaciones a derechos humanos y el uso de certificados falsos para sus trabajadores (Urbina, 2022). Estos antecedentes dan un carácter aún más grave a los acontecimientos de agosto de 2012, pues resulta innegable que todo lo acontecido era previsible.

Todo apuntaba a una tragedia anunciada, con un historial de abusos, falsificaciones y violencia, tanto el buque como su capitán debieron ser detenidos por las autoridades portuarias de un Estado extranjero bajo el mecanismo del Estado rector del puerto el momento en el que el Ping Shin 101 realizaba sus paradas por diferentes puertos, mucho antes de que la masacre tuviera lugar.

Sin embargo, la realidad es que la acción del Estado depende del informe de los hechos realizado por el armador, quien no tiene contacto directo con los marinos a bordo de los buques y quienes únicamente tenían la responsabilidad de reportar los delitos cometidos a bordo al capitán, incluso cuando era este el culpable por el cometimiento de los delitos. Esto sumado al hecho de que la tripulación estaba compuesta por personas indocumentadas quienes vivían bajo la constante amenaza de ser las siguientes víctimas.

Por ende, el caso del Ping Shin 101 es otro ejemplo paradigmático sobre cómo la falta de mecanismos eficaces de control, la fragmentación jurisdiccional y la debilidad de las instituciones internacionales permiten que crímenes atroces ocurran en el mar sin respuesta inmediata ni justicia oportuna. A pesar de la existencia de tratados, protocolos y obligaciones estatales, la impunidad sigue siendo una constante en aguas internacionales.

En síntesis, el caso del Ping Shin 101 confirma la ineficacia material funcional del sistema normativo internacional en la pesca, al poner de manifiesto fallas graves en criterios verificables como la existencia de contratos válidos, la inspección efectiva por parte del Estado rector del puerto, la disponibilidad de canales de denuncia accesibles y la imposición de sanciones proporcionales. A pesar de operar en puertos de Estados que habían ratificado el C188 y la CONVEMAR, el buque continuó registrando abusos sin control ni fiscalización.

Ello demuestra que la impunidad en alta mar no se explica únicamente por la inacción del Estado de pabellón –como en el caso del Lorongyu 2682–, sino también por la inoperancia de los mecanismos del Estado rector del puerto. De esta manera, ambos casos, desde ángulos distintos, revelan un patrón estructural de omisión institucional, impunidad transnacional y abandono sistemático de los derechos laborales y humanos en alta mar, ilustrando con crudeza las consecuencias de un sistema normativo fragmentado y débilmente aplicado.

2.3. Da Wang

2.3.1. Contexto del caso

En el 2020, mientras la ONG ‘Greenpeace’ realizaba chequeos de rutina en zonas de alta mar, encontraron un buque pesquero que enarbolaba la bandera de Vanuatu (Oceanía). Desde la popa del barco, un tripulante agitaba desesperadamente la mano y gritaba “¡Ayuda, ayuda!” (Greenpeace, 2019). Este hecho marcó el inicio de la investigación sobre el Da Wang, una embarcación pesquera que había zarpado en 2019 desde Busan, Corea del Sur, con una tripulación compuesta principalmente por marineros indonesios y filipinos.

El primer testimonio, tomado desde el teléfono de un miembro de Greenpeace, reveló innumerables situaciones de abusos físicos y psicológicos a bordo. Greenpeace, como una ONG, no tenía competencia para abordar un buque en aguas internacionales, mucho menos para extraer a un trabajador, por lo que lo único que pudieron hacer entonces fue comprometerse a investigar el caso. En ese contexto, la búsqueda por testigos dio resultados al momento en que varios ex-tripulantes indonesios se acercaron a la organización a relatar condiciones laborales inhumanas: jornadas de hasta 22 horas, agresiones físicas, amenazas, alimentación insuficiente y castigos religiosos, como forzar a marineros musulmanes a consumir cerdo (Greenpeace, 2019).

El capitán y primer oficial, ambos de nacionalidad taiwanesa, de apellidos Lin y Liang, solían desnudar a los trabajadores para después botar su ropa en el mar, recogerla, y hacer que se la pongan nuevamente, incluso cuando las temperaturas bordeaban los 0° C (Taipei Times, 2022). Los marineros musulmanes eran forzados a comer cerdo, un alimento estrictamente prohibido dentro de su religión. Otros, reportaron no ser alimentados por varios días seguidos tras cometer un error.

Uno de los eventos más llamativos del caso es la muerte de uno de los marineros a manos del primer oficial, cuando éste golpeó a un trabajador indonesio en la parte de atrás de la cabeza provocando su caída al mar. La autopsia realizada en el puerto de Suva, en Fiyi determinó que la causa de muerte fue un edema pulmonar, causado por un exceso de fluido en los pulmones. Este evento provocó la renuncia de 19 tripulantes, quienes habían sido ya abusados por sus superiores (Taipei Times, 2022).

Adicionalmente, alrededor de 20 trabajadores reportaron retenciones salariales y ser víctimas de servidumbre por deudas⁸. La gran mayoría nunca recibieron los salarios adeudados (Greenpeace, 2019). Asimismo, al firmar los contratos de trabajo, los salarios prometidos variaban entre 300 a 500 dólares estadounidenses, muchas veces duplicando y hasta triplicando lo que los tripulantes ganaban en sus trabajos en tierra. Sin embargo, al llegar al mar, los tripulantes eran obligados a pagar tarifas adicionales equivalentes a 600 u 800 dólares, lo que derivó en jornadas de trabajo de más de 20 horas al día por salarios básicamente inexistentes, y la creciente cantidad de deudas utilizadas por el capitán para atrapar a los tripulantes en el buque por años (Greenpeace, 2019).

En uno de los testimonios, un ex tripulante del Da Wang menciona:

“Fui testigo de torturas espantosas. Trabajábamos incluso a medianoche. Una vez, cuando el jefe de pesca se enfadó, golpeó a mi compañero cerca del oído izquierdo. Luego de eso, lo obligó a seguir trabajando hasta que terminara la faena, y solo entonces se le permitió descansar. A la mañana siguiente, cuando nos levantamos para desayunar, lo encontramos muerto en su habitación. El capitán envolvió el cuerpo de mi amigo fallecido con una manta y lo guardó en el congelador” (Greenpeace, 2019).

Tras escuchar los relatos de los tripulantes, Greenpeace empezó a enviar correos electrónicos, cartas y hacer llamadas a Yong Feng Fishery Ltd., la compañía taiwanesa responsable por el buque. La compañía negó todas las acusaciones, insistiendo en que los tripulantes de sus buques trabajaban bajo condiciones humanas, con horarios y salarios

⁸ La servidumbre por deudas, o sea, el estado o la condición que resulta del hecho de que un deudor se haya comprometido a prestar sus servicios personales, o los de alguien sobre quien ejerce autoridad, como garantía de una deuda, si los servicios prestados, equitativamente valorados, no se aplican al pago de la deuda, o si no se limita su duración ni se define la naturaleza de dichos servicios. *CIDH. Comunidades Cautivas: Situación Del Pueblo Indígena Guaraní Y Formas Contemporáneas De Esclavitud En El Chaco De Bolivia.*

decentes, incluso haciendo énfasis en que, por política de la compañía, el trabajo entre la medianoche y las 5 AM estaba prohibido (Greenpeace, 2019).

Con esta información, el 9 de diciembre de 2019, Greenpeace publicó el artículo *Seabound: The Journey to Modern Slavery on the High Seas*, un reporte de 53 páginas que documenta, además del caso del Da Wang, otros 13 buques con armadores del sudeste asiático investigados por violaciones a los derechos humanos de sus trabajadores. Por medio de este informe, Greenpeace llamó a los gobiernos del mundo a prohibir la compra de productos provenientes de estos 13 buques y de cualquier otro buque con sospecha de violaciones a derechos humanos.

De la misma forma, es importante resaltar que Yong Feng Fishery Ltda. es dueña de la compañía estadounidense Bumble Bee, una de las productoras de atún más grandes del país. Por este motivo, instaron, además, a la clausura de compañías estadounidenses que tuvieran relación directa con aquellos armadores que obtuvieran sus productos por medio del trabajo forzoso.

En respuesta al informe, en julio de 2020, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de los Estados Unidos (CBP) emitió una orden en contra de la importación de productos provenientes del Da Wang por cumplir los once indicadores⁹ de trabajo forzoso desarrollados por la OIT (Taipei Times, 2020). Sin embargo, en el 2022, tras una denuncia realizada por un privado, llegó a atención de las autoridades estadounidenses que el Da Wang figuraba como proveedor de varios distribuidores de atún en el país. Esto llevó a una segunda prohibición por parte del gobierno de EE. UU., lo que impidió la importación, producción y distribución de cualquier producto proveniente del Da Wang (Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza de Estados Unidos, 2022).

A pesar de esto, el mercado estadounidense no es el único ni el más grande consumidor de los productos provenientes de este buque, que se mantuvo en operación hasta el 2022, cuando un segundo informe de Greenpeace titulado *Forced Labour at Sea: The Case of Indonesian Migrant Fishers* del 31 de mayo de 2021, llevó a las autoridades taiwanesas a iniciar una investigación. El 17 de mayo de 2022, nueve personas fueron

⁹ Los once indicadores del trabajo forzoso de la OIT son: 1) el abuso de la vulnerabilidad; 2) el engaño; 3) restricción de movimiento; 4) aislamiento; 5) violencia física y sexual; 6) intimidación y amenazas; 7) la retención de documentos de identidad; 8) retención de salarios; 9) la servidumbre por deudas; 10) condiciones de vida y de trabajo abusivas; y, 11) el exceso de horas extras. Programa Especial de Acción para Combatir el Trabajo Forzoso de la OIT, 2024.

acusadas ante la Fiscalía de violencia contra la mujer y el núcleo familiar del Distrito de Kaohsiung, Taiwán, por la explotación y el trabajo forzoso de tripulantes a bordo del Da Wang (Greenpeace, 2022). Entre las nueve personas se encuentran el capitán, el primer oficial y dos empleados de la compañía Yong Feng Fishery Ltd. El caso no ha sido llevado a juicio aún.

2.3.2. Análisis normativo

El caso del Da Wang expone, así como en los otros analizados, una serie de violaciones graves a la normativa internacional en materia de trabajo marítimo, derechos humanos y condiciones de trabajo dignas en alta mar. Para analizar esta situación desde un enfoque normativo, se utilizarán los tratados internacionales ya mencionados, así como convenios no enfocados directamente en el trabajo marítimo, pero que tienen igual relevancia al tema.

En primer lugar, se debe considerar el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188, 2007), cuyo objeto central es garantizar que los pescadores cuenten con condiciones de empleo justas, de vida decentes a bordo, y acceso a medidas de salud y seguridad. En esa línea, el artículo 23 del C188 dispone que los pescadores deben recibir el pago íntegro y regular de sus salarios, mientras que el artículo 20 establece la obligación de contar con un contrato escrito, firmado por ambas partes, que regule condiciones de trabajo y vida a bordo. Las denuncias de jornadas laborales de hasta 22 horas diarias, la retención de salarios, la inexistencia de contratos válidos, la alimentación inadecuada y los castigos físicos constituyen violaciones directas a estos principios.

En materia de descanso, el artículo 14 del C188 establece que los Estados miembros deberán garantizar que los pescadores tengan períodos de descanso suficientes para proteger su salud y seguridad, evitando la fatiga. En este punto se puede mencionar al predecesor del Convenio C188, pues el MLC establece un límite de 14 horas de trabajo por cada período de 24 horas y 72 horas de trabajo semanales, además de una obligación de otorgar 10 horas de descanso cada período de 24 horas y 77 horas por semana.

En ese sentido, las denuncias sobre jornadas laborales de 22 horas diarias, la retención de salarios, los castigos físicos, alimentación inadecuada e incluso la muerte de trabajadores a raíz del abuso cometido por el capitán y su primer oficial, configuran una violación directa a los principios y derechos enunciados dentro de estos y otros tratados internacionales. Entre estos, el derecho a la vida, libertad y seguridad, reconocidos dentro

de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, cuyo artículo 3 señala: “Todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona” (1948).

Otro aspecto relevante lo constituye el cobro de tarifas ilegales. El C188 es claro al asignar al armador la responsabilidad de proveer condiciones de trabajo decentes y asumir los costos asociados, prohibiendo prácticas abusivas en la contratación (artículos 20 y 21, 2007). En este caso, las cuotas cobradas por el capitán del Da Wang bajo el pretexto de gastos administrativos constituyen una forma de explotación que contradice abiertamente el convenio.

El artículo 22 del C188 obliga, además, a que ningún pescador trabaje sin un certificado médico válido que acredite su aptitud, mientras que el artículo 29 establece la obligación de garantizar atención médica a bordo y en tierra. El hecho de que los trabajadores fueran migrantes indocumentados, sin capacitación ni certificaciones, y que además carecieran de acceso a atención médica adecuada, configura una vulneración directa a estas disposiciones. En sentido estricto, los marineros debían tener certificaciones adecuadas, capacitaciones, contratos de trabajo y no tenían obligación de pagar por ningún costo relacionado con su contratación. Evidentemente, estas normas, pese a estar ratificadas por el Estado, no fueron acatadas por los armadores y capitanes.

Cabe también mencionar un hecho que no se había observado en anteriores casos: la discriminación religiosa. Los testimonios de prácticas discriminatorias —como forzar a los marineros musulmanes a consumir carne de cerdo, cuestión prohibida por su religión— constituye, no solo una forma de degradación psicológica, sino una transgresión al Convenio sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación en el Empleo y la Ocupación C111 de la OIT. Este, a pesar de no hablar específicamente sobre el trabajo marítimo, regula todo ámbito laboral y obliga a los Estados miembros de la OIT a regirse bajo normas que garanticen la protección de los derechos de los trabajadores, así como velar por el cumplimiento de las mismas.

Por otra parte, la sección AVI/1 del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, exige que todos los trabajadores deben recibir formación adecuada en seguridad, supervivencia personal, primeros auxilios y prevención en caso de incendios u otros incidentes (2010). El hecho de que los trabajadores del Da Wang fueran personas migrantes indocumentados, muchas veces sin experiencia o siquiera conocimiento del idioma hablado por sus superiores, sumado al

hecho de que nunca recibieron la instrucción adecuada, implica un incumplimiento a estos estándares internacionales, igual a lo que hemos visto en casos anteriores.

En el caso del Da Wang, y en relación a la servidumbre por deudas, cabe mencionar el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso C105 (1957) de la OIT. El artículo 1 de este Convenio establece una prohibición expresa de recurrir al trabajo forzoso como castigo, disciplina o en cualquier forma que se vaya en contra de la voluntad del trabajador. Los tripulantes del Da Wang solicitaron al capitán en múltiples ocasiones que les permitiera bajar del buque, sin embargo, bajo el pretexto de tener deudas con el capitán y la compañía, estos eran obligados a seguir trabajando sin remuneración. A este hecho debemos sumarle la retención de salarios bajo el cobro de tarifas por supuestos “gastos administrativos”, que causaban la retención del 100% del salario.

Respecto al Estado de pabellón, Vanuatu es miembro de la Organización Internacional del Trabajo, y ha ratificado importantes instrumentos internacionales, como el Convenio C188, C100 y C111, así como el Convenio sobre los documentos de la gente del mar C185 y el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). De la misma manera, en concordancia con la legislación nacional de Vanuatu, todas las embarcaciones que enarbolan su bandera deben tener los registros y certificaciones de tripulantes apropiados, así como tener un seguro y equipos de seguridad a bordo (World Trade Organisation, 2018).

Aunque es importante resaltar que el armador del Da Wang es taiwanés —al igual que su capitán y primer oficial— y que, por lo tanto, tiene la obligación de cumplir con la normativa internacional, el Estado de pabellón sigue siendo Vanuatu. Bajo el principio de jurisdicción del Estado de bandera contemplado en el artículo 94 de la CONVEMAR, es este Estado quien tiene la obligación de ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su bandera —incluyendo aspectos laborales y derechos humanos— y quien tiene derecho de ejercer su jurisdicción sobre el buque mientras se encuentre en aguas internacionales (1994). Esto genera dudas sobre por qué Taiwán fue quien condujo la investigación y procesó a los responsables, si no era el Estado de pabellón.

Si bien, el vínculo con el armador justifica cierto grado de involucramiento en lo relacionado con los cargos presentados en contra de los empleados en tierra de la compañía, los delitos se cometieron a bordo de un buque registrado bajo bandera de Vanuatu, lo que significa que, legalmente, estaban en territorio de Vanuatu. Esto supone

la competencia del Estado tanto para llevar tanto la investigación, como para la eventual condena por los delitos cometidos.

Esta situación evidencia una de las múltiples ambigüedades que afectan al sistema internacional de protección en alta mar y que generan dudas sobre si los Estados siquiera comprenden la forma en que debe abordarse la comisión de delitos en alta mar. La inacción por parte del Estado de pabellón, pese a sus obligaciones internacionales, demuestra no solo una falla en la implementación normativa, sino también una delegación informal de jurisdicción, cuestión que debilita el principio de soberanía sobre sus buques, vulnera la seguridad jurídica y, por ende, deja en incertidumbre a las víctimas que buscan justicia.

Finalmente, así como en casos pasados, el caso revela la debilidad de los mecanismos de control y denuncia. La investigación del Da Wang inició por la intervención de una ONG, mas no por parte del Estado, fenómeno observado también en los casos anteriores. Desde el 2019 hasta el 2022, ninguna autoridad, de forma independiente, tomó medidas para poner fin a las vulneraciones a derechos humanos que se cometían a diario a bordo del Da Wang. Este conjunto de hechos, demuestra que, a pesar de la existencia de un marco jurídico robusto, su implementación en la realidad es débil, fragmentada y sumamente dependiente del activismo externo.

El caso del Da Wang pone de manifiesto la incoherencia en la aplicación normativa internacional, ya que, aunque Vanuatu ha ratificado varios convenios relevantes y posee legislación interna aplicable, no ejerció un control real sobre el buque que enarbolaba su bandera. La explotación laboral, jornadas abusivas, servidumbre por deudas y retención de salarios quedaron fuera de los mecanismos de protección previstos en el C188 y otros instrumentos. La investigación sólo prosperó por la intervención de ONG, lo que confirma la dependencia estructural de factores externos y la ausencia de eficacia normativa estatal.

En conclusión, el caso del Da Wang no solo expone una serie de violaciones a las normas internacionales ratificadas por el Estado de origen del armador del buque, sino que evidencia una tendencia preocupante: la desconexión entre el derecho internacional vigente y su aplicación práctica en alta mar. La ausencia de intervención oportuna por parte del Estado de bandera —que es parte de la OMI, la OIT y ha ratificado una variedad de Convenios relacionados— así como la dependencia de actores externos como ONG y medios de comunicación, refuerza la urgencia de rediseñar los mecanismos

internacionales de supervisión y crear canales de rendición de cuentas efectivos, accesibles y transnacionales.

En términos de eficacia normativa, el caso muestra fallas graves en criterios verificables como la aplicación de inspecciones estatales, la existencia de contratos y certificaciones válidas, el acceso a canales de denuncia efectivos, y la imposición de sanciones y reparaciones. Pese a la ratificación de los Convenios de la OIT por parte de Vanuatu, las vulneraciones se mantuvieron, lo que confirma la ineficacia material funcional del marco normativo internacional frente a la explotación pesquera en alta mar.

2.4. El Philomena y TN Trawlers

2.4.1. Contexto del caso

En 2012, Joel Quince, un marinero filipino de 28 años, aterrizó en el aeropuerto de Heathrow, Londres, para iniciar un nuevo trabajo a bordo del Mattanja, un buque pesquero operado por la empresa escocesa TN Trawlers. Al llegar, el representante de la empresa lo recogió y, de inmediato, le solicitó todos sus documentos, incluidas las certificaciones y licencias necesarias para su trabajo. Joel nunca volvió a ver esos papeles.

Con experiencia previa en buques coreanos, se consideraba preparado, y el salario prometido —£637 mensuales, equivalentes a £3.98 por hora, con una jornada de 48 horas semanales— le parecía más que justo, especialmente considerando las condiciones económicas de su país natal (Clements y Whitlock, 2024). Cabe resaltar que el salario mínimo en Reino Unido para la gente mayor de 23 años es de £10.42 por hora y en el 2012, cuando Joel empezó a trabajar, era de £6.69, con jornadas de 40 horas semanales (INS Global Consulting, 2025).

Para Joel esto no era un problema, pues incluso £300 era más que suficiente dinero para alimentar a su familia en Filipinas; sin embargo, las primeras alarmas empezaron a encenderse para Joel cuando, después de seis horas de viaje por tierra, llegó al puerto de Annan —una ciudad al sur de Escocia— y fue inmediatamente embarcado en el Philomena, no en el Mattanja. La licencia de trabajo que tenía Joel permitía, únicamente, el trabajo en el Mattanja, es así que, al intentar expresar sus preocupaciones, fue silenciado por el capitán, quien les dio dos horas para prepararse y zarpar (Clements y Whitlock, 2024).

Así, lleno de incertidumbre y sin poder cuestionar, Joel zarpó a bordo del *Philomena*. Desde el inicio, la rutina de trabajo a bordo de este buque era estricta, pues contaba con cámaras desde las cuales el capitán vigilaba que nadie tomara descansos (International Collective in Support of Fishworkers, 2024). La jornada de 48 horas —así como el salario prometido— nunca se cumplió. En su lugar, Joel relata que su salario fue reducido a tan solo £50 mensuales, así como jornadas de hasta 18 horas, con apenas 3 horas de descanso cada 9 horas de trabajo (BBC, 2024, 1m22). Las condiciones a bordo se deterioraron incluso más cuando el suministro de agua potable del barco se agotó. Quince, en su testimonio, cuenta que mientras el capitán y primer oficial bebían Coca-Cola y agua embotellada frente a los tripulantes, estos se veían obligados a trabajar en un estado de deshidratación (BBC, 2024, 1m30 a 2m00).

El evento más grave ocurrió mientras Joel jalaba las redes de metal utilizadas para recolectar la pesca, y una de las grandes vigas de metal a las que se sujetan las redes lo golpeó en la cabeza, dejándolo inconsciente por 15 minutos (Clements y Whitlock, 2024). Cuando despertó, su cabeza sangraba profusamente, y estaba envuelta en vendajes improvisados, colocados por sus compañeros de tripulación. Joel tenía una herida expuesta en la cabeza y mostraba signos de una contusión severa. Incluso así, apenas abrió los ojos fue forzado a seguir trabajando. Fueron 11 horas de trabajo hasta que, por fin, el capitán decidió llevar al buque a un puerto para que Joel pudiera ser atendido.

Cabe destacar que el *Philomena* era un buque arrastrero de ostiones con bandera del Reino Unido, construido en la década de los 70, cuyo equipo nunca fue actualizado, haciéndolo, no solo más difícil de operar, sino también considerablemente más peligroso para la tripulación. Estos buques, a diferencia de sus versiones modernas, arrastran redes metálicas por el fondo marino, que luego son izadas manualmente mediante poleas cuyo peso oscila entre 200 y 300 kilogramos. Una vez a bordo, los marineros debían retirar piedras y residuos atrapados en las redes, procesar los ostiones, pesarlos, congelarlos y almacenarlos. Fue una de estas poleas la que impactó en la cabeza de Joel. No obstante, el capitán no consideró urgente su situación.

Once horas después del accidente, Joel bajó del *Philomena* para recibir tratamiento médico, y nunca más regresó. Escapó en el puerto de Toon, en la costa oeste de Escocia y fue ayudado por la Fundación Fisherman's Mission, una organización sin fines de lucro destinada a ayudar a marineros en situaciones de emergencia por las costas del Reino Unido. Ellos, a su vez, alertaron a la policía sobre lo que estaba sucediendo a bordo del *Philomena*,

sin embargo, esta no sería ni la primera, ni la última denuncia en contra de buques operados por TN Trawlers.

En el 2007, TN Trawlers había sido acusado de capturar especies en peligro de extinción y, entre el 2009 y el 2011 la compañía tuvo que pagar £150.000 en multas a la Agencia de Guardacostas por incumplir los requisitos de seguridad de sus buques. El mismo año en que Joel fue víctima del *Philomena*, se denunciaron otros incidentes similares conectados con buques de TN Trawlers. En uno de ellos, dos marinos filipinos llegaron nadando a la costa del Reino Unido tras escapar de otro buque de la empresa (Clements y Whitlock, 2024).

Con este antecedente, la policía de Galloway empezó lo que llamarón la “Operación Alto”, una investigación por presunta trata de personas y abusos laborales a bordo de los buques de TN Trawler (Clements y Whitlock, 2024). A partir de este punto, Joel y otros dieciocho ex-trabajadores de la compañía fueron llamados a rendir testimonio ante el Ministerio del Interior, en donde entraron al programa para protección de víctimas de tráfico de personas, y se les solicitó que se queden dentro del Reino Unido para testificar en las siguientes etapas del proceso (Clement, et al., 2024). A pesar de esto, TN Trawlers siguió con sus operaciones, cambiando su reclutamiento del Este asiático al Oeste africano.

En el 2013, Gideon Mensah, un trabajador de Ghana, fue reclutado para trabajar en el *Noordzee* y pronto se encontró en la misma situación que Joel. El, también, fue reconocido como víctima de esclavitud contemporánea y tráfico humano por el Ministerio de Interior de Reino Unido. En el 2017, Vishal Sharma, un hombre indio, fue embarcado en el *Noordzee* en contra de su voluntad para trabajar 22 horas al día, sin comida, agua ni el equipo adecuado. Augustus Mensah y Gershon Norvivor, ambos de Ghana, terminaron en el *Sea Lady*, en donde la historia se repetía.

Ellos, una vez más, fueron reconocidos por el Ministerio de Interior como víctimas de esclavitud contemporánea y se les solicitó que se quedaran dentro del Reino Unido para testificar. En el 2020, treinta y cinco marineros provenientes de Filipinas, Ghana, India y Sri Lanka fueron rescatados del *Olivia Jean* por la ONG *Stella Maris* tras haber sido víctimas de trabajo forzoso bajo amenazas, violencia física y psicológica, discriminación y heridas causadas por el equipo de los buques (Leigh Day, 2024).

Dos años más tarde y, diez años después de que Joel lograra escapar del *Philomena*, el caso de *TN Trawler* fue desestimado por los Tribunales en Reino Unido. Joel, al haber iniciado acciones separadas por medio de la Fundación *Fisherman's Mission*, recibió una compensación de £3,000 por la negligencia del capitán al atender su herida. En una entrevista realizada a *TN Trawlers* por la BBC en el 2024, la compañía negó todas las acusaciones, y dijo:

“La experiencia abrumadora de nuestros trabajadores fue que fueron bien tratados y bien remunerados. Rechazamos muchos de los testimonios que se nos han presentado, en algunos casos, incluso después de más de una década. Rechazamos absolutamente cualquier acusación de esclavitud contemporánea o trata de personas, y nuestros numerosos testimonios y empleados de larga data son prueba de ello” (Clements y Whitlock, 2024).

Joel, tras esperar diez años por justicia que nunca llegó, termina su entrevista con los medios británicos con una amarga reflexión: “Ya veo como es —sus leyes aquí en Reino Unido— ustedes favorecen a la gente rica y no les importa lo que les pase a los pobres” (BBC, 2024). *TN Trawlers* sigue operando hasta el día de hoy.

2.4.2. Análisis normativo

El caso del *Philomena*, así como el patrón de abusos a bordo del resto de buques operados por *TN Trawlers*, pone en evidencia la preocupante realidad sobre cómo un mismo armador puede cometer vulneraciones contra los derechos humanos en repetidas ocasiones, sin acción alguna por parte de las autoridades. Para llegar a este punto, debemos primero establecer cuáles fueron, especialmente, las violaciones cometidas por *TN Trawlers*, tanto en el *Philomena* como en el resto de su flota.

En primer lugar, corresponde analizar la situación desde el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (C188, 2007), que constituye el instrumento base de esta investigación. El C188 establece en su artículo 20 la obligación de que todo pescador cuente con un acuerdo de trabajo escrito, firmado por ambas partes, que garantice condiciones de empleo y de vida decentes a bordo. Asimismo, el artículo 23 dispone que los pescadores deben recibir una remuneración regular e íntegra por su trabajo, y el artículo 25 establece que los buques deben proporcionar condiciones de vida adecuadas, incluyendo alojamiento, agua potable y alimentación de calidad.

El incumplimiento de la jornada laboral pactada, con jornadas que superaban con creces los límites permitidos por la legislación laboral británica e internacional, la retención de salarios, las condiciones de vida indigna a bordo, como la falta de agua potable, comida, la exposición a equipos obsoletos y peligrosos, constituyen violaciones directas a esta disposición del Convenio. De la misma forma, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) de 1998 dicta que la “empresa” – haciendo referencia al armador – tiene la obligación de establecer un sistema de gestión y seguridad, e incluso menciona que los armadores deberán designar a una persona en tierra que tenga acceso al más alto nivel de gestión para proporcionar un enlace entre la compañía y aquellos que están a bordo (IGS, Párrafo 6, 2000).

TN Trawlers, al igual que los otros armadores estudiados, no tenía mecanismos para garantizar la seguridad de la tripulación, mucho menos personas en tierra encargadas del cumplimiento de estas normas. Es por esta razón que, nuevamente, la aplicación de normativa relacionada con la seguridad de los trabajadores cae en manos de fundaciones, —Fisherman's Mission en este caso— sin que los armadores sufran repercusiones reales por su negligencia. Cabe además destacar que el uso de buques como el *Philomena*, cuyos equipos se encuentran obsoletos, presenta un riesgo continuo para la seguridad de los trabajadores, violando de forma directa lo establecido por el IGS y el C188.

En segundo lugar, es importante hablar sobre el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar (2003) de la OIT, cuyo artículo 7 sobre la posesión continuada y retiro de los documentos de identidad de la gente del mar, señala: “El documento de identidad de la gente de mar estará siempre en posesión del marino, salvo cuando quede bajo la custodia del capitán del buque de que se trate, con el consentimiento escrito del marino”.

Esta fue la primera vulneración cometida por TN Trawlers en el caso de Joel Quince, pues sus documentos fueron retenidos apenas llegó al Reino Unido. Estos documentos no fueron devueltos a Joel, ni a los 30 miembros de la tripulación que trabajaron con él, en directa violación de esta norma. TN Trawlers debió haber devuelto los documentos a los marinos o, en ausencia de esto, consultarles si el capitán podría resguardar sus documentos, con pleno e informado consentimiento de los trabajadores.

Asimismo, es esencial destacar la vulneración del derecho a la no discriminación, y a no sufrir tratos inhumanos y degradantes. Los testimonios tanto de Joel como de otros

marineros provenientes de Ghana, Sri Lanka, India y Filipinas ponen en evidencia condiciones violentas compatibles con situaciones de trabajo forzoso que se ajustan a una gran cantidad de indicadores de la OIT, en especial las amenazas, la violencia física, la retención de documentos de identidad y la retención de salarios.

Esto, además de infringir con lo dispuesto en el MLC, configuran una violación los Convenios C111 y C105 de la OIT, así como del Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH). Específicamente, el artículo 3 del CEDH que prohíbe los tratos inhumanos y degradantes, el artículo 4 en el que prohíbe el trabajo forzoso y la esclavitud, y el artículo 14 en donde prohíbe la discriminación (1970).

Una vez analizadas las vulneraciones de derechos, es momento de revisar la responsabilidad del Estado y la efectividad de los mecanismos de control. En el presente caso, el Estado de pabellón era el Reino Unido, e incluso —a diferencia de casos como el *Da Wang*— no solo se trata del Estado cuya bandera enarbolan los buques de TN Trawlers, sino que es también el Estado de origen del armador. En ese sentido, como hemos visto, con base en el artículo 94 de la CONVEMAR era este quien tenía la responsabilidad de verificar el cumplimiento de los diferentes Convenios antes mencionados.

En este punto es importante añadir un elemento particular de este caso. Los buques de TN Trawlers, al ser arrastreros con dimensiones de 30 a 40 metros, no realizan expediciones largas en alta mar, más bien se mantienen cerca de los límites del mar territorial del Reino Unido. Es decir, aunque se encuentran en aguas internacionales, no están lo suficientemente separadas del mar territorial como para justificar la absoluta falta de control evidenciada.

De igual forma, la principal diferencia entre este y anteriores casos, es la existencia de múltiples denuncias en contra de TN Trawlers —hecho que guarda pequeñas similitudes con el *Ping Shin 101* que poseía un importante historial de denuncias en contra, aunque en menor medida— lo que constituye una evidente omisión y negligencia por parte del Estado. Esto es incluso más grave considerando que el Reino Unido, al tener una de las flotas más grandes del mundo, cuenta con una multitud de organismos destinados a la protección y seguridad marítima, entre estos la Agencia Marítima y de Guardacostas (MCA).

A ello se suma el reconocimiento por parte del Ministerio del Interior del Reino Unido sobre la condición de víctimas de trata de personas y trabajo forzoso,

reconocimiento que fue después desestimado por completo, vulnerando el Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso C105 (1957) de la OIT en donde obliga a los Estados a tomar medidas para prevenir y frenar el trabajo forzoso y los tratos inhumanos o degradantes dentro de los espacios de trabajo.

Esta vulneración no se trata solamente sobre la desestimación del caso, sino también el hecho de que TN Trawlers siguió – y sigue – operando bajo las mismas condiciones, con autorización de las autoridades británicas, y que la investigación previa tomó diez años, vulnerando además el debido proceso y el derecho al acceso efectivo a la justicia.

Finalmente, el caso del Philomena y de la flota de TN Trawlers revela la paradoja de un Estado con legislación avanzada y organismos especializados que, sin embargo, permitió abusos graves bajo su propia bandera. El Reino Unido no aplicó de manera efectiva los mecanismos previstos en el C188 ni en su propia normativa laboral, lo que resultó en condiciones indignas, discriminación y trabajo forzoso. La prolongada inacción estatal, pese a denuncias reiteradas, confirma que la eficacia normativa depende no solo de la existencia de normas e instituciones, sino de la voluntad política de aplicarlas de forma efectiva.

En conjunto y, a modo de conclusión, es posible afirmar que los casos del Philomena y de TN Trawlers ponen en evidencia la ineficacia de las normas aplicables, pues si bien existen y regulan todas las situaciones fácticas descritas en los casos, en la práctica no se aplican, bajo un patrón que podemos denominar como sistemático. Esta ineficacia normativa no solo redundante en condiciones de trabajo precarias y abusivas, sino que perpetúa la impunidad, incluso en contextos en que la proximidad geográfica facilita una respuesta estatal rápida y efectiva. La inacción de las autoridades del Reino Unido derivó en la comisión de delitos graves en buques que enarbolan su bandera, sin que esto acarrearía consecuencias reales.

2.5. Sistematización de las manifestaciones estructurales de abuso e ineficacia institucional y normativa en el trabajo en altamar

Los cuatro casos presentados —el Lorongyu 2682, el Ping Shin 101, el Da Wang y el Philomena— ofrecen un panorama contundente sobre la persistencia de abusos laborales, explotación sistemática y violaciones a derechos humanos en alta mar. Desde la expedición de documentos de certificación y autorización para ejercer labores a bordo

de los buques, hasta la existencia de abusos físicos e incluso muertes dentro de las naves, la situación en aguas internacionales constituye un fenómeno llamado a generar una especial preocupación para los Estados del mundo. A pesar de las diferencias entre los cuatro casos – bandera, nacionalidad del armador, ubicación geográfica y tipo de operación – todos comparten un denominador común: la ineficacia normativa y la omisión estatal.

2.5.1. Patrón común de violaciones

En los cuatro casos analizados se configuran violaciones reiteradas a un sinnúmero de derechos humanos y normas internacionales. Sin embargo, dentro de esta lista, existen situaciones que se repiten con especial frecuencia y que constituyen verdaderos patrones de conductas violatorias de derechos. En primer lugar, las condiciones de trabajo inhumanas, que incluyen jornadas laborales excesivas – entre 18 y 22 horas diarias – maltratos físicos y psicológicos, y una evidente ausencia de atención médica. Todo ello constituye un incumplimiento absoluto del artículo IV del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que tiene como principal objetivo garantizar la seguridad de la gente del mar dentro de sus espacios de trabajo.

Con relación al Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, es importante mencionar la retención de salarios o salarios fraudulentos¹⁰, un hecho que se repite en todos los casos. Esto, sumado a deudas impuestas con el fin de mantener a los trabajadores bajo regímenes de servidumbre por deudas, constituyen formas de esclavitud contemporánea y trabajo forzoso, con la evidente vulneración al Convenio C105 sobre la abolición del trabajo forzoso, así como al SOLAS.

De igual manera, la falta de documentación pertinente para el empleo, así como la retención de documentos, se repiten en todos los casos. Esto, además de constituir una infracción a las disposiciones del C188, vulnera las directrices establecidas por el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar y el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar. De este último nace, además, la obligación de capacitar a los marineros en temas de seguridad

¹⁰ Un salario fraudulento se refiere a una situación en la que un empleador no paga el salario completo, no paga el salario en absoluto, realiza ofertas de salario falsas o no paga los salarios acordados a los empleados. También incluye situaciones en las que se realizan descuentos indebidos, no se pagan horas extra o se obliga a trabajar fuera de horario.

marítima, una obligación que fue igualmente incumplida por cada uno de los armadores en todos los casos analizados.

Incluso, en el caso del *Philomena*, en el cual el marino Joel Quince poseía tanto experiencia como certificaciones, esto se vuelve obsoleto el momento en el que fue embarcado en otro buque. En este sentido, es importante resaltar que los permisos de operación autorizan al marino para trabajar en la nave para la que fue extendido, de manera que haberlo embarcado en otro buque constituye, asimismo, una vulneración a las normas aplicables.

Finalmente, tanto en el caso del *Da Wang* como en el del *Philomena*, se documentaron formas de discriminación étnica y religiosa, contrarias al Convenio C111 sobre la discriminación en el empleo. En general, todas las conductas mencionadas hasta este punto, constituyen vulneraciones a la Declaración Universal de Derechos Humanos, instrumento que constituye una base fundamental de los Convenios aplicables, y pone de manifiesto que, pese a la existencia de tratados específicos como el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca y otros, las vulneraciones a derechos humanos persisten con una alarmante frecuencia dentro de alta mar.

2.5.2. Falta de acción del Estado de pabellón

El trabajo en aguas internacionales nos remite inmediatamente al método de control y cumplimiento del Estado de pabellón establecido dentro del artículo 94 de la CONVEMAR. En ese sentido, cabe destacar que la mayoría de los Estados de bandera involucrados en los casos analizados han ratificado dicho Convenio, de manera que han asumido la obligación internacional de ejercer un control efectivo sobre los buques que enarbolan su pabellón, así como la de garantizar el cumplimiento de la normativa internacional.

Incluso en aquellos casos en los que no lo han ratificado, el mecanismo de control del Estado rector del puerto reconocido en la CONVEMAR debió actuar de forma subsidiaria el momento en el que los buques ingresaron en aguas territoriales de Estados ratificantes. No obstante, en ninguno de los casos existió una respuesta oportuna por parte de los Estados.

En efecto, las únicas instancias de investigación y denuncia fueron las acciones de las Organizaciones No Gubernamentales como The Outlaw Ocean Project y Greenpeace,

que fueron los principales impulsores de investigaciones que, legalmente, corresponden al Estado. En el caso del Lorongyu 2682, China —que no era solo el Estado de la bandera sino también el del armador— sólo intervino tras ser notificado por la Guardia Costera japonesa, que, a su vez, actuó únicamente tras recibir una señal de auxilio dentro de sus aguas territoriales. En el caso del Ping Shin 101, pasaron 2 años sin que nadie supiera del cometimiento del delito a pesar de que el buque se detuvo en varios puertos extranjeros y, posteriormente, transcurrieron 7 años de investigaciones lideradas en un 100% por una ONG y periodistas, para que las autoridades taiwanesas actuarán.

En el caso del Da Wang, a pesar de que el Estado de pabellón era Vanuatu, fue Taiwán quien asumió tanto la investigación como la formulación de cargos de los responsables. Incluso así, tomó 4 años para que Taiwán tomara cargo de la investigación. Finalmente, en el caso del Philomena, con una flota que operaba cerca de aguas territoriales británicas y la existencia de múltiples denuncias, el Reino Unido fue incapaz de prevenir o sancionar de forma efectiva a los responsables de los delitos, incluso cuando la fase de investigación previa tomó 10 años.

Asimismo, un hecho que se repite en la mayoría de casos es que el armador no resultó juzgado por su responsabilidad en el cometimiento de los delitos. En el caso del Lorongyu 2682, Rongcheng Shinfu nunca fue siquiera insinuado como responsable dentro del proceso judicial que terminó con los 11 sobrevivientes declarados culpables por asesinato y secuestro de una embarcación. En el caso del Ping Shin 101, el único llevado a juicio fue el capitán del buque, y en el caso del Philomena, aunque hubo una iniciativa por llevar a TN Trawlers ante la justicia, esto resultó, eventualmente, en vano. El caso del Da Wang es el único en el que los miembros de la compañía estuvieron involucrados en la formulación de cargos.

2.5.3. La ineficacia normativa

Los cuatro casos ponen de manifiesto un problema estructural de ineficacia jurídica, dado que, a pesar de que las normas e instituciones jurídicas existen e incluso han sido incorporadas a la legislación nacional de los Estados, estas no producen efectos jurídicos reales. Allí se originan algunos de los problemas que se presentan con relación a los delitos cometidos en alta mar.

Primeramente, la vigilancia estatal es débil o inexistente. Los Estados poseen pocos o ningún mecanismo de vigilancia para buques que se encuentran a miles de

kilómetros de sus aguas territoriales y, como pudimos ver con el caso del Philomena, incluso cuando estos se encuentran a las afueras del mar territorial. Los radares y satélites utilizados por los Estados tienen su límite dentro de las 12 millas náuticas que componen las aguas territoriales e incluso al buscar información sobre los buques, muchos tienen el estatus de “Fuera de rango” (Marine Traffic, 2025).

De las deficiencias en la vigilancia se generan las siguientes derivaciones: la jurisdicción del Estado de pabellón no se ejerce de forma oportuna y los mecanismos de control y denuncia dependen de la acción de Organizaciones No Gubernamentales. Los Estados de bandera ejercen su jurisdicción de manera tardía, generando situaciones en las que los marineros deben esperar años antes de que sus casos sean siquiera considerados por la justicia estatal. Tampoco son los Estados los que dan la alarma sobre los delitos, ni los receptores de las denuncias en contra de los buques y sus armadores, pues esta labor la asumen las ONG que son la causa por la que los casos llegan a tribunales estatales en el 75% de los casos presentados.

Así, llegamos a los dos últimos puntos: las sanciones son tardías y los sistemas de reparaciones a las víctimas son ineficaces o, simplemente, inexistentes. En el caso del Lorongyu 2682, los tripulantes fueron víctimas de abusos, estafas y servidumbre, lo que derivó en un desenlace trágico, marcado por el caos y la masacre a bordo. Los pocos sobrevivientes, lejos de recibir justicia, fueron condenados a muerte al llegar a China, mientras que la empresa responsable continuó operando otros buques bajo las mismas condiciones. En el caso del Philomena, incluso cuando el propio Estado reconoció que los marinos fueron sometidos a trabajo forzoso, dicho reconocimiento no tuvo consecuencias jurídicas significativas, pues las víctimas fueron, en última instancia, abandonadas por la justicia.

Por su parte, en el caso del Ping Shin 101, el capitán recibió una condena de 13 años, una pena incluso menor al número de personas que murieron bajo su mando en un solo día, sin contar otras muertes relacionadas con hechos anteriores y posteriores. Al igual que en el caso del Lorongyu 2682, el armador del buque nunca fue declarado responsable. Estos ejemplos evidencian una constante: la impunidad de los actores principales, la falta de reparación efectiva y la perpetuación de un sistema marítimo donde las víctimas son criminalizadas o invisibilizadas, mientras los verdaderos responsables siguen operando sin consecuencias.

2.5.4. Reflexión final

Los cuatro casos permiten dar una conclusión a este apartado de la investigación. El actual sistema normativo internacional, aunque extenso y sofisticado, carece de mecanismos eficaces de implementación, fiscalización y sanción de delitos cometidos en alta mar. El principio de jurisdicción del Estado de pabellón, como mecanismo base del derecho marítimo, resulta incapaz de garantizar la protección mínima de los derechos humanos en aguas internacionales.

Esto es especialmente cierto cuando los Estados anteponen intereses económicos o políticos por sobre sus responsabilidades internacionales. A pesar de la ratificación de Convenios, la implementación de estos dentro de los sistemas nacionales e incluso la creación de sistemas propios, las vulneraciones a derechos humanos en estos espacios sin jurisdicción se dan en condiciones de impunidad.

Asimismo, queda en evidencia que la lejanía geográfica de los buques no es lo que impide – al menos en un 100% – el control de los buques por parte del Estado. Esto queda de manifiesto en el caso del *Philomena*, en que las embarcaciones se encontraban a escasas millas náuticas del territorio de Reino Unido, sin que ninguna autoridad interviniera. En ese sentido, resulta imprescindible repensar los mecanismos de responsabilidad estatal, fortalecer los controles del Estado rector del puerto, e idear mecanismos de supervisión efectivos para los Estados de bandera. Este ejercicio se podrá apreciar en la siguiente etapa de esta investigación.

CAPÍTULO III

Análisis crítico del marco normativo actual

3.1. Vacíos estructurales en la protección de los derechos humanos en alta mar

A pesar de la existencia de un marco normativo internacional que establece principios, estándares mínimos y mecanismos de protección para salvaguardar la vida y derechos humanos de la gente del mar, persisten vacíos estructurales que impiden su debida aplicación y que, por ende, tengan los efectos jurídicos que prevé la norma. Estos vacíos se manifiestan en diversos niveles: jurisdiccional, institucional, operativo y normativo que, en conjunto, debilitan la eficacia de los Convenios y normas sobre la materia. Con base en esto, a continuación, se analizarán los principales vacíos identificados en el estudio de casos realizado.

3.1.1. Jurisdicción limitada en alta mar

Uno de los principales y más evidentes vacíos estructurales en la protección de los derechos humanos en buques pesqueros que operan en aguas internacionales, es la ausencia de una jurisdicción internacional efectiva que garantice el cumplimiento uniforme y estricto de los estándares establecidos dentro de los Convenios estudiados.

En ese sentido, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derechos del Mar (CONVEMAR) establece que el alta mar comprende “todas las partes del mar no incluidas en la zona económica exclusiva, en el mar territorial o en las aguas interiores de un Estado, ni en las aguas archipelágicas de un Estado archipelágico” (artículo 86, 1982). Como tal, este espacio no se encuentra dentro de la soberanía de ningún Estado, lo que implica la inexistencia de una autoridad competente, dedicada únicamente a la protección de este espacio, con jurisdicción plena sobre las actividades desarrolladas dentro del mismo.

En el caso de los buques pesqueros, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca (2007) prevé medidas de responsabilidad estatal en materia de aplicación y control de aplicación de la norma. Así, el artículo 38 establece que cada Estado miembro debe adoptar las disposiciones necesarias para garantizar la supervisión de las condiciones de trabajo y de vida a bordo, mediante un sistema eficaz de inspecciones.

Asimismo, el artículo 43 impone una responsabilidad directa de los Estados de bandera de realizar inspecciones a aquellos buques que enarbolan su bandera en el caso de sospecha de incumplimiento del Convenio. Además, reconoce el mecanismo de control

por parte del Estado rector del puerto, al facultar a los Estados miembros a inspeccionar buques extranjeros que entren en sus puertos, con el fin de verificar el cumplimiento del Convenio.

De esta forma, a pesar de no existir una jurisdicción internacional, el encargado de velar por el cumplimiento de las regulaciones sobre la protección de derechos humanos en alta mar son los Estados, sea en su calidad de rector del puerto o como Estado del pabellón. Sin embargo, un informe realizado por la Coalición para la Transparencia Financiera —una organización sin ánimo de lucro con sede en Washington DC— concluyó que, a pesar de que existen regulaciones relacionadas, especialmente, a la navegación amable con el medio ambiente y en menor medida, con la protección de los derechos humanos de la gente del mar “la industria del marisco, ha escapado hasta ahora del mismo escrutinio, en parte porque los gobiernos carecen a menudo de herramientas para regular lo que ocurre a cientos de kilómetros de tierra” (2010).

Este es, precisamente, el principal problema de los Estados al momento de ejercer su jurisdicción en buques que operan en alta mar: la posición geográfica de las naves. Y, aunque nuestro estudio de casos ha dejado en evidencia que en la mayor parte de ellos existió falta de voluntad por parte de los Estados en el cumplimiento de sus obligaciones, gran parte de la problemática podría ser resuelta con la implementación de un sistema de jurisdicción internacional, que evitaría que la obligación de control recaiga únicamente sobre los Estados.

En ese sentido, se entiende por “jurisdicción internacional” el mecanismo mediante el cual los jueces y tribunales internacionales tienen la potestad de conocer y juzgar controversias entre Estados, relacionados con individuos de diferentes nacionalidades o de hechos que ocurrieron en diversos países (Breuer, 2006). Actualmente, los únicos casos en los se ejerce una jurisdicción internacional en materia de derechos humanos son aquellos relacionados con delitos de lesa humanidad, guerra, genocidio o controversias entre Estados por medio de la Corte Internacional de Justicia.

La inexistencia de una jurisdicción internacional y de la falta de mecanismos de control en los Estados, supone que la supervisión de las actividades de buques en alta mar y, en consecuencia, la protección a la gente del mar, recaiga en un sistema fragmentado que permite que numerosas embarcaciones operen sin un control real sobre las condiciones laborales a bordo. A pesar de las regulaciones, normas y mecanismos establecidos, el alta

mar se convierte en un espacio vacío de responsabilidad institucional en el que la seguridad de las personas depende de la voluntad de cada capitán, armador y Estado.

Al contrario, y como ejemplo de un sistema cuyos organismos internacionales si ejercen el seguimiento continuo de sus decisiones, encontramos el mecanismo de supervisión de cumplimiento de las sentencias de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH). La supervisión de cumplimiento implica la facultad de la Corte de solicitar a los Estados información periódica sobre las actividades desarrolladas para dar cumplimiento a las sentencias, actividades que prevén el cumplimiento de plazos, valores y características determinadas por la propia Corte.

Asimismo, a través de este mecanismo, la Corte recaba observaciones tanto de la Comisión Interamericana, como de las víctimas y sus representantes (Corte IDH, 2024). Con esto, la Corte realiza un informe que es enviado a la Asamblea General de las Naciones Unidas y convoca a una audiencia a la que comparecen la Comisión, el Estado y las víctimas. Es un proceso que se realiza de forma periódica sin necesidad de solicitud por parte de las víctimas (Corte IDH, 2024). Si la Corte establece la existencia de algún tipo de incumplimiento por parte del Estado, lo declara como cometimiento de un ilícito internacional, lo que puede acarrear diversas sanciones para el Estado.

Todos estos elementos de supervisión de cumplimiento de las sentencias de la Corte –en especial la aplicación de sanciones– se encuentran atados a una característica esencial de la Corte Interamericana: su carácter contencioso. En materia de alta mar, el único órgano contencioso facultado no solo para emitir recomendaciones –como lo hace la OMI y la OIT– sino para obligar a los Estados al cumplimiento de sus obligaciones, es el Tribunal Internacional del Derecho del Mar. Sin embargo, este se encarga de resolver controversias entre Estados parte de la CONVEMAR sobre la aplicación e interpretación de la misma (Estatuto del Tribunal Internacional del Derecho del Mar, artículo 1, 1996).

Cabe recordar que la CONVEMAR no trata cuestiones de protección de derechos de la gente del mar, sino temas relacionados con la limitación territorial de los Estados y la explotación responsable de recursos marinos. En ese sentido, el Tribunal se maneja de forma similar a la Corte Internacional de Justicia, por lo que los únicos que tienen legitimación activa para acceder al Tribunal son los Estados y ciertas organizaciones internacionales.

Así, la jurisdicción internacional aplicable a cuestiones de derechos humanos en alta mar sigue recayendo únicamente en la OIT y la OMI, órganos que, como ya hemos visto, no poseen instancias contenciosas sino sólo consultivas. Con este contexto, es menester resaltar que la jurisdicción internacional de la que hemos hablado no solo dice relación con la existencia de organismos internacionales, sino de tribunales y cortes competentes en materia de derechos humanos en alta mar, con competencias para emitir decisiones, sanciones y ejecutar procesos de supervisión mucho más rígidos, sin verse limitados por la posición geográfica de los buques.

En ese sentido, aunque la OIT cuenta con un sistema de presentación de quejas, este es limitado y con tiempos de respuesta demasiado prolongados. El procedimiento puede extenderse por años para llegar a un resultado no vinculante para los Estados. La única instancia contenciosa dentro de este proceso sería la Corte Internacional de Justicia, sin embargo, el acudir a esta Corte es facultativo para los Estados y su iniciativa no recae en trabajadores, sino solamente en los Estados. Por otro lado, la OMI actúa como un organismo técnico regulador, sin embargo, no posee las herramientas ejecutivas para imponer sanciones o exigir el cumplimiento a los Estados miembros.

En definitiva, el predominio de órganos normativos y la inexistencia de mecanismos de ejecución y coerción internacional provoca que el cumplimiento de los Convenios dependa exclusivamente de la implementación voluntaria por parte de los Estados. En escenarios como el de la industria pesquera en aguas internacionales, en los que la evasión normativa es común, los controles estatales son débiles o incluso inexistentes y la recolección de pruebas resulta sumamente complicada, la configuración institucional actual se traduce, entonces, en la ineficacia e inoperancia del sistema de protección. Es decir, la estructura normativa existe, pero carece de órganos que garanticen su efectividad.

La ausencia de un sistema internacional con capacidad sancionatoria efectiva en materia de protección de los derechos humanos en alta mar tiene consecuencias jurídicas profundas. En primer lugar, implica que las normas internacionales, pese a estar formalmente vigentes y aceptadas por los Estados, se convierten en estándares de cumplimiento voluntario, cuya eficacia depende exclusivamente de la voluntad política de cada Estado.

En segundo lugar, la falta de sanciones erosiona el principio de seguridad jurídica en el derecho internacional, pues genera un escenario en el que las víctimas carecen de mecanismos efectivos de reparación y los perpetradores actúan con un alto grado de impunidad. Finalmente, este vacío contribuye a la fragmentación normativa y a la consolidación de un derecho internacional “declarativo”, en el que los compromisos multilaterales no se traducen en obligaciones operativas. En consecuencia, la ineficacia de los mecanismos de control no solo afecta a los trabajadores del mar, sino que cuestiona la legitimidad misma del derecho internacional como garante de protección universal.

3.1.2. Canales de comunicación inoperantes o inexistentes

Uno de los pilares del Código IGS y de sus Directrices de implementación, así como del C188, es la creación de canales de comunicación efectivos entre los trabajadores marítimos y las autoridades nacionales competentes en tierra. Esta disposición surge de la necesidad de proporcionar a los marinos mecanismos accesibles, seguros y directos para reportar abusos, irregularidades o violaciones a sus derechos laborales. Sin embargo, en la práctica, la implementación de este mandato ha sido muy deficiente y, como se muestra en el estudio de casos, estos canales rara vez existen o funcionan, especialmente en el caso de los buques pesqueros en aguas internacionales.

Este asunto, lejos de constituir un dato aislado, nos lleva al núcleo del problema que hemos abordado: todo el sistema internacional de protección del trabajo marítimo sigue dependiendo únicamente de la voluntad de los Estados y de los armadores. Aunque el marco normativo actual impone obligaciones claras, carece de mecanismos que aseguren su cumplimiento o que sancionen su incumplimiento. Es responsabilidad del Estado, entonces, crear una instancia competente para recibir denuncias, procesarlas, proteger al denunciante y activar mecanismos de respuesta. Pero si el Estado no cumple con esta obligación, no hay ningún órgano internacional que pueda imponer su cumplimiento o reemplazar su función.

De igual manera, el armador es quien debe implementar medios de comunicación a bordo, como teléfonos satelitales, buzones seguros, acceso a correo electrónico o sistemas internos de reporte. Estos mecanismos deberían estar disponibles para todos los marinos, garantizando confidencialidad y sin riesgo de represalias. Sin embargo, su implementación depende únicamente del interés o compromiso del armador, sin que exista un control sistemático sobre su existencia o efectividad.

Esto es especialmente preocupante, considerando que son precisamente los capitanes y armadores quienes perpetúan las violaciones a los derechos de la gente del mar. Desde los abusos físicos y psicológicos cometidos por los capitanes, hasta la retención de documentos por las empresas, la cadena de violaciones y abusos se comete principalmente por aquellos encargados de reportar los incidentes al Estado.

El resultado es un sistema de comunicación profundamente fragmentado. La lógica vertical de los mecanismos de comunicación presenta varias falencias. Cuando ocurre un incidente, este debe ser comunicado inicialmente al capitán del buque, quien tiene discrecionalidad sobre el reporte. Si decide comunicarlo, lo hace al armador, y este, a su vez, a la autoridad nacional competente. Sin embargo, esta cadena puede alterarse o interrumpirse en cualquier punto.

La información se tergiversa, se minimiza o se pierde, y en muchos casos los Estados ni siquiera cuentan con autoridades específicas designadas para recibir y procesar estos reportes. Así, el incidente no llega nunca a conocimiento de un organismo estatal, mucho menos a uno internacional. Incluso con el reporte hacia las autoridades nacionales, el Estado rara vez toma acciones contra los culpables. El caso del Ping Shin 101 —en que las autoridades fueron alertadas del caso por parte de una ONG— lo demuestra, puesto que el Estado no tomó ningún tipo de acción en contra de los armadores hasta que el caso se hizo lo suficientemente mediático como para merecer atención.

Este diseño institucional, sin mecanismos obligatorios de reporte externo, sin supervisión independiente y sin consecuencias jurídicas, condena a los trabajadores marítimos a permanecer en una posición de total vulnerabilidad. El marino que sufre abusos o condiciones inhumanas no solo depende del capitán y del armador, sino también de que el Estado de pabellón haya desarrollado un aparato burocrático eficiente —algo que, en muchos casos, no sucede—. Y aunque el Convenio establece la obligación de crear canales de comunicación, no prevé, sin embargo, ninguna sanción para el Estado que no los implemente, ni para el armador que los ignore. Por tanto, el mandato internacional pierde fuerza normativa y se reduce a una declaración de buena voluntad.

Esta falta de obligatoriedad efectiva transforma una obligación jurídica en un mero acto facultativo y dependiente de la voluntad de los Estados y su gobierno de turno. Como consecuencia, el sistema de reportes y comunicación —pese a su importancia crítica en la prevención y documentación de abusos— termina funcionando de forma discontinua,

incompleta o, muchas veces, simplemente no funciona. La gente del mar, aislada por la geografía y desprotegidos por la estructura normativa, quedan sin acceso a mecanismos eficaces de denuncias, sin esperanza de una intervención estatal o internacional oportuna y sin garantías de recibir una reparación o ver sancionados a los responsables.

3.2. Ineficacia funcional del sistema normativo

En este punto de la investigación, hemos tratado la ineficacia normativa por parte de los Estados, tanto en cuanto a canales de comunicación, como en cuestiones de seguridad y cumplimiento general. Con base en ello, llegamos al punto de inflexión y lo que calificamos como raíz del problema: la ineficacia funcional del sistema normativo. A pesar de que el marco jurídico internacional aplicable al trabajo marítimo y a la seguridad de la gente del mar se encuentra desarrollado bajo una estructura compleja y técnicamente detallada —como se puede observar con el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, la CONVEMAR, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar y otros instrumentos—, su aplicación en la práctica es deficiente, por no decir, inexistente.

A esto lo conocemos como una ineficacia funcional. Este tipo de ineficacia no responde a defectos en la validez formal de las normas, sino a fallas en su aplicación y a las circunstancias de hecho a las que resulta aplicable en la práctica, es decir, su operatividad en la realidad. Esto constituye uno de los principales obstáculos para la protección de los derechos humanos en buques pesqueros que operan en aguas internacionales.

Desde una perspectiva teórica, la doctrina enmarca a esta situación dentro de la ineficacia material funcional, un concepto bajo el cual una norma, aunque sea formalmente válida, vigente y carezca de vicios que puedan causar su nulidad, no produce los efectos jurídicos que le son propios debido a factores externos que impiden su cumplimiento. Luis Díez Picazo explica que se trata de normas “que han perdido su operatividad a causa de factores ajenos a su estructura interna” (1961, p. 810).

En el caso del trabajo marítimo, estos factores incluyen la falta de voluntad política por parte de los Estados, la debilidad institucional de las autoridades nacionales encargadas de la supervisión, la dispersión en la interpretación y aplicación de los Convenios y, sobre todo, la inexistencia de una instancia internacional de ejecución o control obligatorio. En los cuatro casos estudiados, el control por parte de los Estados de pabellón fue inexistente o sumamente tardío.

Pese a que los Estados utilizan la posición geográfica de los buques como un justificativo de su inacción, cabe recordar que el *Philomena* se encontraba a escasas millas náuticas del mar territorial del Reino Unido y, aun así, no fue objeto de fiscalización hasta la intervención de una ONG. Cuestión que nos lleva al segundo problema: la debilidad institucional. Un patrón que ha quedado de manifiesto hasta este punto es la dependencia en la intervención de diversas ONG y el periodismo para que exista intervención estatal.

Esto produce como resultado, una ausencia de sanciones y reparaciones. En efecto, ninguno de los armadores en los cuatro casos analizados sufrieron algún tipo de sanción y las víctimas, en el mejor de los casos, recibieron una reparación simbólica –como Joel Quince con £3,000– y, en el peor de los casos, fueron condenados a muerte. Todo ello tiene directa relación con los dos puntos mencionados, la intervención de factores externos en la correcta operatividad de las normas y la inexistencia de una instancia internacional, hechos que tienen como consecuencia la presente ineficacia material funcional. Como ha quedado en evidencia del análisis normativo, las normas no son ineficaces *ab initio*. Por el contrario, han sido elaboradas por medio del debido proceso, con consenso multilateral, utilizando definiciones claras y con principios de protección y estándares mínimos.

El problema surge al momento de su implementación y verificación, pues dependen exclusivamente de la acción estatal. Los Estados miembros son los encargados de designar autoridades competentes, crear canales de comunicación para denuncias, realizar inspecciones, emitir certificados y garantizar la observancia de los derechos laborales a bordo. Cuando alguno de estos elementos falla –ya sea por negligencia, falta de recursos o decisión política– la norma pierde efectividad práctica.

Además, como ya se ha mencionado, no existen consecuencias jurídicas ante el incumplimiento de estas obligaciones. Ni la OIT ni la OMI poseen mecanismos coercitivos, sino meramente consultivos, ni cuentan con órganos que puedan activar procedimientos con efectos vinculantes. Incluso en caso de incumplimiento reiterado por parte del Estado, la única medida que puede adoptarse es la recomendación de acciones a la Conferencia Internacional del Trabajo, lo que refuerza la naturaleza esencialmente política y simbólica, y no jurídica, del control internacional.

Esta ineficacia se ve agravada aún más en el caso de los buques pesqueros, por tratarse de una industria altamente expuesta a prácticas irregulares, registralmente opaca con la existencia de banderas de conveniencia, y operativa en zonas remotas en donde el

monitoreo constante es logísticamente complejo. Como se ha demostrado en el estudio de casos, muchos trabajadores marítimos son jóvenes sin experiencia, que viven en condiciones de precariedad y sin acceso a recursos jurídicos ni canales de denuncia reales. La ausencia de un sistema que acompañe, supervise y haga cumplir de manera efectiva los derechos reconocidos normativamente, convierte estas garantías y derechos en meras aspiraciones. Es decir, la norma existe, pero no es funcional ni operativa.

En este contexto, hablar de eficacia de los instrumentos internacionales de protección de derechos de la gente del mar, implica no sólo considerar su validez y contenido al momento de su creación, sino, sobre todo, su capacidad real para transformar la situación concreta de quienes se encuentran bajo su amparo. Existe una disparidad evidente entre lo que la norma promete y lo que efectivamente garantiza, llevándonos a un ciclo vicioso en donde, al no haber consecuencias tangibles para los armadores o Estados, los abusos se repiten. Esto evidencia una crisis de eficacia que requiere atención urgente desde la perspectiva del derecho internacional y los derechos humanos.

3.2.1. Criterios verificables para medir la eficacia normativa

La determinación de la ineficacia normativa en el ámbito marítimo y pesquero no ha sido arbitraria. Para este análisis se aplicaron criterios previamente desarrollados y utilizados por organismos internacionales y regionales, lo que permite sostener la validez metodológica de las conclusiones alcanzadas. En primer lugar, se utilizó el criterio de ratificación y adaptación de normativa interna, empleado por la OIT en *Measuring Decent Work with Statistical Indicators* (2012), donde la ratificación de los convenios y su incorporación al derecho interno constituyen indicadores primarios de cumplimiento.

En segundo lugar, se consideró la existencia de instituciones con capacidad real de supervisión y sanción, un criterio que fue elaborado por la Autoridad Europea de Trabajo en el estudio *Developing methodology and KPIs for measuring the effectiveness of labour inspectorates* (2023), en el cual se miden las capacidades institucionales para hacer efectivas las normas laborales.

El tercer criterio utilizado corresponde a la existencia de canales efectivos de denuncia. Este fue desarrollado por la OIT en *Measuring Progress on Labour Rights* (2021), como parte del seguimiento al Objetivo de Desarrollo Sostenible 8. Este mismo criterio ha sido ya aplicado por la Comisión Europea en la evaluación de la Directiva sobre

trabajo en buques pesqueros en donde buscaban determinar si existían mecanismos de denuncia accesibles para los trabajadores migrantes del sector.

En cuarto lugar, se utilizó el criterio de inspecciones del Estado rector del puerto, recogido en las *Guidelines on Flag State Performance* (2015) de la OIT y la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, y aplicado por la Unión Europea dentro de su sistema de “tarjetas amarillas” contra Estados responsables de pesca ilegal. Este mecanismo busca medir la capacidad de los Estados portuarios para cumplir con las inspecciones debidas a buques extranjeros.

El quinto criterio tiene que ver con la aplicación de sanciones y reparaciones efectivas en el caso de vulneraciones a los derechos de los trabajadores. Entendido este como la existencia de condenas, medidas de reparación o compensaciones de varios tipos a favor de las víctimas. Este indicador fue utilizado en la investigación *Forced Labour in Thai Fisheries* (Human Rights Watch y OIT, 2019), por medio del cual se evaluó la eficacia normativa a partir de la existencia –o ausencia– de sanciones judiciales y compensaciones reales.

Finalmente, en sexto lugar, se aplicó el criterio de transparencia estadística, derivado de los *Decent Work Indicators de la OIT* (2012), mismo que es utilizado en los informes de seguimiento periódico de dicha organización. Un ejemplo claro se observa en el informe realizado por la Environmental Justice Foundation en su estudio *Evaluating Fisheries Transparency (South-West Indian Ocean)* (2024) en donde se identificó como un problema central a la falta de estadísticas confiables sobre inspecciones en buques pesqueros.

Estos criterios, al estar respaldados por organismos internacionales, experiencias comparadas y estudios de casos, permiten afirmar que el análisis de la eficacia normativa en este trabajo responde a parámetros objetivos y verificables, y no a apreciaciones subjetivas del investigador. De igual forma, los criterios son explicados de mejor manera dentro de la Tabla 2 en donde se podrá evidenciar su aplicación en cada caso.

3.3. Propuestas de reforma normativa

De los patrones de abusos identificados dentro de cada uno de los casos estudiados, así como de los vacíos y deficiencias del actual sistema de control de las actividades de los buques pesqueros en alta mar, se genera la necesidad de proponer cambios tanto a nivel

normativo como a nivel estructural e institucional. En ese sentido, con el fin de lograr una mayor protección de los derechos humanos de la gente del mar, se pueden realizar algunas sugerencias o propuestas.

3.3.1 Propuestas relacionadas con cambios normativos e institucionales

3.3.1.1. Otorgamiento de competencia al Tribunal Internacional del Derecho del Mar para conocer violaciones a los derechos humanos en alta mar

Como se ha quedado de manifiesto, uno de los principales problemas que se presentan al momento de intentar implementar de forma efectiva los mecanismos de control y seguimiento previstos en la normativa, es la falta de una jurisdicción internacional especializada que proteja a la gente del mar mientras se encuentra fuera de los espacios territoriales de cada Estado. Actualmente, las disputas o quejas relativas al incumplimiento de los Convenios especializados en la protección de la gente del mar se procesan mediante la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Marítima Internacional. Sin embargo, ninguna posee un tribunal propio u otro órgano jurisdiccional que resuelva controversias, sancione los incumplimientos o intervenga en casos de violaciones a los derechos humanos de la gente del mar fuera de meras recomendaciones.

Bajo este contexto, una alternativa jurídicamente viable —más realista que la creación de un nuevo órgano internacional ex nihilo— es el otorgamiento de competencia al Tribunal Internacional del Derecho del Mar (en adelante el Tribunal o TIDM), para conocer controversias relacionadas con derechos humanos en el trabajo marítimo. Debido a que la CONVEMAR no regula de forma específica los derechos laborales y humanos de los marinos, el ámbito material de actuación del Tribunal se ha visto limitado.

Asimismo, cabe resaltar que el acceso al TIDM se encuentra restringido únicamente los Estados partes, a ciertos organismos internacionales y, en algunos casos, a entidades jurídicas si así lo han acordado las partes por medio de contratos o, valga la redundancia, acuerdos. Este sistema deja fuera a la gente del mar y organizaciones de trabajadores quienes constituyen el grupo más vulnerable dentro de las relaciones laborales.

Frente a esta realidad, se propone reformar el Estatuto del Tribunal con el fin de ampliar su competencia, permitiéndole actuar en casos de violaciones a derechos humanos ocurridas en alta mar, especialmente en embarcaciones pesqueras. Asimismo, resultaría

pertinente una reforma a la propia CONVEMAR, en específico, a la Parte XV del Convenio. Esta reforma podría adoptarse por medio de un protocolo adicional a la CONVEMAR que:

1. Reconozca explícitamente los derechos de la gente del mar como parte del desarrollo progresivo del derecho del mar y de los derechos humanos como parte del sistema internacional.
2. Otorgue al TIDM la facultad de conocer controversias relativas al incumplimiento del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), y del Convenio sobre el Trabajo en la Pesca. Puesto que estos Convenios forman parte del sistema normativo de la Organización de Naciones Unidas por tratarse de normativa perteneciente a organismos especializados de la ONU, su implementación en la competencia del Tribunal resulta viable.
3. Permita el acceso no solo a Estados, sino también a organizaciones como la OMI y la OIT, organizaciones no gubernamentales dedicadas a la protección de derechos humanos, asociaciones de trabajadores del mar y trabajadores de forma individual, mediante procedimientos especiales.

De forma complementaria, se propone que el órgano especializado dentro del Tribunal que se encargue de estas materias se adscriba administrativamente a la Organización Marítima internacional, lo que, a su vez, permitiría una articulación normativa coherente con los estándares del Convenio SOLAS y reforzará el vínculo con los estándares de supervisión y protección de los derechos humanos ya existentes. Estas reformas y la adscripción de órganos se deberían formalizar por medio de resolución de la Asamblea General de la ONU, como en el caso de la Resolución 64/228 por medio de la cual se fusionan varios órganos en lo que es hoy ONU Mujeres (ONU, 2010).

Por medio de esta reforma, se pretende avanzar hacia una jurisdicción internacional verdaderamente eficiente y protectora, con capacidad de emitir fallos vinculantes, implementar medidas cautelares, y reparaciones en favor de la gente del mar, superando de esta forma el vacío de tutela efectiva que existe actualmente en los casos de alta mar.

3.3.1.2. Implementación de sistemas de autorregulación inducida o condicionada por mecanismos normativos

En el contexto de esta investigación, la autorregulación inducida se define como un mecanismo normativo indirecto por medio de cual actores privados establecen y aplican sus propios estándares de cumplimiento en materia laboral y de derechos humanos, bajo presión económica, reputacional o legal, sin necesidad de la imposición directa del Estado (Nieto Martín, 2008). En efecto, la idea de la autorregulación supone que las empresas cumplan su normativa interna y estándares básicos del ordenamiento sin que el Estado deba intervenir. Sin embargo, la realidad de la industria pesquera no permite la aplicación de una autorregulación tan libre, pues ha sido evidente su ineficacia, por tanto, a lo que nos referiremos en esta sección será a la autorregulación inducida.

Esta figura se activa cuando las normas estatales o internacionales condicionan, incentivan o delegan responsabilidades de vigilancia y cumplimiento a terceros, de modo que el cumplimiento normativo se vuelve indispensable para acceder al mercado, al financiamiento, aseguramiento o a la legitimidad operativa. En este marco, el incentivo principal no es ético sino económico: si un buque no cumple con ciertos estándares, no accede a seguros, financiamiento o licencias y, por lo tanto, el costo del incumplimiento se eleva lo suficiente como para forzar un cambio de comportamiento.

Las aseguradoras de buques podrían convertirse en un actor importante en la implementación de este tipo de sistema de regulación. El servicio de seguros es imprescindible para la gran mayoría de armadores a cargo de buques que cruzan por aguas internacionales, pues el costo de operaciones de por sí suele ser sumamente alto. A esto hay que sumar todos los posibles daños que podrían suscitarse durante la expedición: abordajes, daños a la infraestructura, pérdidas de mercancía, varamientos, tormentas, entre otros.

Las aseguradoras asumen estos riesgos, de manera que el armador no deba costear las pérdidas económicas que pudieran producirse, o al menos, no en su totalidad. Esto implica que, si el Estado genera incentivos –económicos o tributarios, por ejemplo– a las aseguradoras con el fin de obligarlas a verificar el cumplimiento de derechos laborales y humanos antes de emitir una póliza, el armador se ve compelido a adecuarse, no por mandato legal directo, sino para no incurrir en mayores riesgos económicos.

Una medida similar y cuya efectividad ha sido probada a lo largo de los años es el *divestment*. La traducción directa sería “desinversión”, e implica que privados, instituciones educativas e incluso el Estado retire sus inversiones dentro de una compañía

o Estado que esté vulnerando derechos humanos (Goodkind, 2024). La idea nace dentro de las universidades de Reino Unido en la década de 1960 a raíz de una creciente preocupación por el Apartheid en Sudáfrica. El movimiento se esparció hasta Estados Unidos, en donde las instituciones educativas se llenaron de protestas, reclamando el “divestment” de las universidades hacia compañías e instituciones estatales sudafricanas.

El resultado fue que, para agosto de 1988, 155 universidades alrededor de los Estados Unidos habían retirado sus inversiones de una variedad de instituciones públicas y privadas sudafricanas (Southern Methodist University, 2016). A consecuencia de esto y en vista de una disminución nunca antes presenciada en la economía del país, el gobierno de Sudáfrica se vio obligado a reevaluar sus políticas discriminatorias, lo que llevó, eventualmente, al final del Apartheid (Gethard, 2024). Este fenómeno se ha visto recientemente, con el actual genocidio palestino a manos de Israel. Universidades alrededor de Estados Unidos, desde la Universidad de Princeton en Nueva Jersey hasta La Universidad del Sur de California en Los Ángeles, han replicado las protestas vistas en los 60, reclamando la desinversión hacia todas las compañías relacionadas con Israel (Goodkind, 2024).

De este contexto emerge una tercera medida de interés cuya eficacia, si bien históricamente debatida, se ha demostrado con mayor claridad en tiempos recientes: el boicot económico. A partir de octubre de 2023, como consecuencia de las operaciones militares llevadas a cabo por el Estado de Israel —las cuales han provocado la muerte de más de 61.700 palestinos y dejado al menos 130.000 personas heridas—, diversos sectores de la sociedad civil internacional han promovido un boicot dirigido contra empresas que han manifestado algún tipo de respaldo, explícito o implícito, al gobierno israelí.

Uno de los casos más ilustrativos es el de la cadena McDonald's, la cual fue objeto de críticas y rechazo luego de que se conociera que había donado productos a las fuerzas armadas israelíes. Esta acción derivó en una respuesta negativa por parte de los consumidores en múltiples países, generando un impacto económico considerable. El 14 de marzo de 2024, durante la presentación de su informe financiero trimestral, la compañía reportó una caída del 3.37% en el valor de sus acciones, lo que se tradujo a una pérdida aproximada de 7.000 millones de dólares (Rahhou, 2024). A consecuencia de esto, McDonald's —al igual que otros gigantes como Starbucks, Pizza Hut y Coca Cola— se vieron obligados a cortar sus relaciones con Israel e incluso iniciaron programas de apoyo para Palestina (Rajvanshi y Serhan, 2024).

En relación a los buques en alta mar y sus armadores, la aplicación de mecanismos como el boicot y los incentivos reputacionales se torna particularmente compleja. Esto se debe, en gran parte, a la escasa concienciación de la sociedad civil respecto a las condiciones laborales y violaciones de derechos humanos que ocurren en estos entornos. Además, dado que los buques no suelen ocupar una posición visible como distribuidores finales, su preocupación por la imagen pública es significativamente menor, lo cual limita la eficacia de medidas basadas en la presión reputacional.

No obstante, surge una propuesta que podría permitir la replicación de los efectos disuasorios que estas figuras han tenido en otros contextos. Esta propuesta consiste en la implementación de un régimen de responsabilidad conjunta en el juzgamiento de violaciones a los derechos humanos en alta mar. Bajo este enfoque, no solo se juzgaría a los armadores como responsables directos, sino que también se incluiría como cómplices a los compradores¹¹ de los productos obtenidos mediante estas prácticas abusivas. Esta medida podría generar consecuencias económicas y reputacionales tanto para el armador como para la empresa compradora, que suele actuar como distribuidor final y, por tanto, es más vulnerable a los efectos negativos de la presión pública y la “publicidad negativa” del caso.

La consecuencia esperada de este enfoque sería una menor disposición por parte de los distribuidores finales a establecer relaciones comerciales con empresas vinculadas a violaciones de derechos humanos lo que, a mediano y largo plazo, podría traducirse en procesos de desinversión. Tal dinámica ha demostrado ser efectiva en otros contextos, como se ha evidenciado en los casos previamente analizados. Con menor cantidad de inversores y compradores, los armadores se verían obligados a implementar políticas más rígidas de cumplimiento de los Convenios internacionales y los derechos humanos con el fin de mantener a flote su negocio.

La efectividad de este método ha sido probada anteriormente con el Caso Hamida Begum Vs. Maran (UK) Ltd. En 2018, Khalil Mollah, un trabajador del desguace en Chattogram (antes conocida como Chittagong), Bangladesh, falleció al caer desde una

¹¹ El término compradores debe ser entendido como aquellas compañías que adquieren productos de los buques para después actuar como distribuidores. No los consumidores finales.

gran altura mientras desmantelaba el petrolero EKTA, propiedad de la empresa británica Maran Ltd (The Ocean Foundation, 2021).

Su viuda, Hamida Begum, demandó a Maran Ltd. ante los tribunales ingleses, argumentando que la empresa sabía o debía saber, bajo un deber mínimo de cuidado, que el barco sería desguazado en condiciones peligrosas, al mando de una compañía que tenía un historial de abusos a los derechos humanos de sus trabajadores y que, por lo tanto, tenía una responsabilidad hacia los trabajadores involucrados (Hamida Begum v. Maran (UK) Limited, 2021).

El Tribunal del Reino Unido falló a favor de Begum en el 2020, estableciendo como precedente que las compañías navieras pueden ser consideradas responsables por las condiciones en las que se desguazan sus barcos, incluso si han vendido el barco a través de intermediarios. Este fallo, que fue confirmado en una segunda instancia en el 2021, es significativo debido a que sentó un precedente de responsabilidad compartida en donde las empresas navieras pueden ser consideradas responsables por las condiciones laborales en los astilleros donde se desguace sus barcos, especialmente si es previsible que el barco sea desmantelado en condiciones peligrosas (Hamida Begum v. Maran (UK) Limited, 2021).

Ante el riesgo de litigios y daños reputacionales, muchas compañías han optado por vender sus barcos a astilleros que cumplen con estándares de seguridad y medioambientales más estrictos, conocidos como “astilleros verdes”. Como consecuencia de la presión legal y económica, algunos astilleros en Bangladesh han mejorado sus prácticas laborales y de seguridad con el fin de mantenerse en el negocio y atraer compañías navieras conscientes de su responsabilidad social o, al menos, conscientes del perjuicio económico que podría conllevar el negociar con astilleros que no cumplen con estándares mínimos de seguridad.

Este caso es un ejemplo claro de cómo la imposición de un régimen de responsabilidad compartida puede incentivar mejoras en las condiciones laborales en industrias con prácticas peligrosas. Además, demuestra que la presión legal y reputacional puede ser una herramienta efectiva para promover el cumplimiento de los derechos humanos, especialmente en lugares donde la regulación estatal es débil. Si bien en el caso presentado el sistema de justicia del Reino Unido —el common law— fue determinante

para generar efectos tangibles en el comportamiento empresarial, la lógica subyacente puede ser replicada dentro del sistema internacional.

En particular, considerando que los tribunales y cortes internacionales suelen manejar sistemas en donde se prioriza la jurisprudencia emitida por los mismos o Cortes de niveles más altos. Por ende, resulta jurídicamente viable proponer la incorporación de responsabilidad compartida mediante el otorgamiento de competencias al TIDM, cuyos fallos son jurisprudencia que, aunque no vinculante, debe ser tomada en cuenta para futuros litigios (TIDM, 2016).

3.3.1.4. Reducción de competencias estatales en el control de buques y traspaso de funciones críticas a organismos internacionales

Uno de los pilares estructurales del derecho marítimo es el principio de jurisdicción exclusiva del Estado de pabellón cuando un buque se encuentra en aguas internacionales, establecido en el artículo 94 de la CONVEMAR. Conforme a este principio, el Estado de bandera es el único con competencia plena sobre las condiciones laborales, técnicas y administrativas del mismo mientras se encuentra en alta mar. Sin embargo, como se ha demostrado a lo largo de esta investigación, este modelo resulta ser insuficiente e ineficaz para proteger los derechos humanos y laborales de los marinos. Este problema se ve exacerbado en embarcaciones registradas bajo banderas de conveniencia, con legislaciones permisivas, inexistente fiscalización y escasa transparencia.

El Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) y sus Directrices, compensan las deficiencias del sistema, asignando a los Estados la obligación de garantizar canales de comunicación entre los marinos y una autoridad competente en tierra. No obstante, se ha visto que en la práctica estos canales son inexistentes, inaccesibles o gestionados por autoridades que carecen de independencia respecto del armador o del interés económico estatal, lo que desvirtúa el propósito del sistema. Frente a esto, se plantea la necesidad de una reforma estructural del sistema de competencias, orientada a reducir progresivamente la exclusividad del control estatal y transferir determinadas funciones críticas a organismos internacionales especializados.

Esta propuesta se vincula con la creación de órganos de ejecución adjuntos a la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), misma que ya se ha discutido previamente. En esta línea, la reasignación

de competencia debe enfocarse en aquellas funciones que, por su naturaleza, sean efectivamente transferibles.

Por ejemplo, el otorgamiento de permisos de operación y el registro de los marinos trabajando bajo una misma bandera constituyen prerrogativas soberanas que no podrían, bajo ningún principio jurídico vigente, ser delegadas a organismos internacionales, ya que comprometería el principio de jurisdicción del Estado sobre su flota. Además, desde una perspectiva práctica, resultaría operativamente inviable que un único organismo internacional centralice y gestione el registro y otorgamiento de permisos para la totalidad de buques pesqueros a nivel global, dada la magnitud y complejidad del sistema marítimo internacional.

Sin embargo, existen ciertas facultades otorgadas al Estado que podrían ser transferidas a organismos internacionales. La primera, sería la gestión de canales de denuncia y comunicación. Esta debería ser asumida por un órgano técnico especializado de la OIT, la OMI, o una entidad independiente adscrita a cualquiera de las dos organizaciones. Su mandato incluiría la recepción directa de denuncias por parte de los marinos a través de plataformas digitales multilingües, accesibles desde los buques mediante conexión satelital y diseñadas para operar sin la mediación de autoridades estatales ni del capitán del barco. Este sistema garantizaría el acceso seguro, confidencial y eficaz a mecanismos de protección, superando las barreras impuestas por la dependencia institucional y los intereses del capitán, los armadores o el propio Estado.

El registro internacional de condiciones laborales es otra facultad que podría centralizarse por medio de organismos internacionales. El funcionamiento se centraría en la creación de una base de datos pública y centralizada que documente inspecciones, auditorías, denuncias, sanciones y otras acciones relevantes en materia de derechos laborales en el sector marítimo. Este registro permitiría no solo mejorar la transparencia del sistema, sino además generar alertas preventivas y detectar patrones de reincidencia por parte de determinados armadores, o Estados.

Este punto estaría estrechamente conectado con el anterior, dado que para que exista una base de datos sobre los abusos registrados, deben existir denuncias, de manera que lo lógico sería implementar primero los canales de comunicación funcionales con el fin de articular este registro internacional. Asimismo, y con el fin de contar con una base de datos completa, otro elemento importante es la cooperación estatal para que los Estados

provean información sobre registros de abusos o casos pasados, cuestión que podría dificultar la implementación de la propuesta.

Finalmente, el monitoreo de cumplimiento de los Convenios en buques que se encuentran en aguas internacionales recaería, de forma complementaria al mecanismo estatal, sobre una unidad internacional de verificación compuesta por inspectores acreditados, que operarían bajo mandato internacional y no estatal. Esta unidad podría bien ser parte de la OMI u OIT, o trabajar en conjunto con el Tribunal de Derecho del Mar una vez realizada la reforma propuesta anteriormente.

La base de esta propuesta nace del control satelital cuya efectividad se pudo demostrar dentro del estudio *Satellites can reveal global extent of forced labor in the world's fishing fleet* en el cual utilizando satélites de la compañía Google se pudo realizar un rastreo de los buques en aguas internacionales que permitió la verificación de patrones de trabajo forzoso. Por medio de la utilización de un sistema satelital similar, la OMI o la organización internacional que se encargue del control, podría tener mayor certeza de qué buques debe inspeccionar.

Adicionalmente, el Convenio SOLAS señala que serán los Estados de pabellón los que estarán a cargo del cumplimiento de las obligaciones del Convenio dentro de los buques cuando se encuentren en aguas internacionales. Esto cobra sentido bajo la consideración de los buques como espacios del territorio nacional de un Estado. Sin embargo, debido a la manifiesta insuficiencia e ineficacia del control estatal, resulta pertinente también reformar el Convenio para garantizar la aplicación objetiva y uniforme de los Convenios internacionales, que derive en la protección de los derechos de los marinos mediante inspecciones regulares e independientes.

En este mismo orden de ideas y con el fin de implementar estas propuestas, resulta necesario llevar a cabo reformas específicas a cuatro instrumentos internacionales, bajo una lógica de cambios menores, graduales y técnicamente justificados, enfocados en la creación de una estructura de control internacional más eficaz. La primera reforma afectaría a la Sección IV del texto principal del Código —que se encuentra adscrito al Convenio SOLAS—, que establece:

“Para garantizar la operación segura de cada buque y proporcionar un enlace entre la empresa y quienes están a bordo, toda empresa deberá designar a una persona o personas en tierra que tengan acceso directo al nivel más alto de gestión. La

responsabilidad y autoridad de la(s) persona(s) designada(s) deberá estar claramente definida”. (Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, Sección IV, 1993)

En consonancia con ello, se agregaría una subsección adicional que disponga a los armadores (o la empresa, en términos del Código IGS) el deber de facilitar, sin interferencia ni control alguno, el acceso a canales de comunicación gestionados por el órgano técnico internacional especializado adscrito o parte de la OMI u OIT. La implementación de este nuevo canal internacional no supone, en todo caso, eliminar la obligación de designar personas en tierra por parte de la empresa, sino complementar con un sistema externo que actúe como contrapeso y mecanismo de supervisión supranacional. La propuesta es compatible con el principio de progresividad de los derechos y con la creciente necesidad de fortalecer la responsabilidad internacional frente a violaciones cometidas en alta mar.

En segundo lugar, corresponde realizar una enmienda al Convenio sobre el Trabajo Marítimo, que incorpore un nuevo anexo o sección sobre el “Registro internacional de condiciones laborales” en donde se obligue a los Estados a remitir información periódica sobre inspecciones, auditorías y sanciones a una base de datos gestionada por un órgano técnico conjunto de la OIT, OMI o del Tribunal. Asimismo, se introduciría un “Mecanismo Internacional de Monitoreo”, compuesto por inspectores acreditados por organismos internacionales, con competencia para realizar auditorías independientes, previa notificación al Estado de pabellón y la gestión para el uso de satélites.

Por su parte, dentro del Convenio SOLAS se deben modificar las disposiciones sobre inspección para incluir de forma complementaria a la obligación Estatal de verificación del cumplimiento de los Convenios, la participación de un organismo internacional en la inspección de los buques, con el fin de garantizar los derechos de los marinos. Asimismo, se podría —aunque sería más complicado por las implicaciones políticas que acarrea— incluir disposiciones que habiliten a los Estados del puerto actuar frente a violaciones graves reportadas por el mecanismo internacional, aun cuando estas no impliquen un peligro inminente a la seguridad del Estado rector del puerto o que el buque cuente con certificados formales emitidos por el Estado de pabellón. La implementación de esta propuesta implicaría un cambio a la CONVEMAR, lo que haría de su instauración más difícil.

Por último, se requiere el desarrollo de un Protocolo de Ejecución Técnica para la Protección de la Gente del Mar, como parte del aparataje de la OMI, que establezca las competencias y funciones que permitirían a la organización realizar todas las inspecciones, registros y comunicaciones de las que hemos hablado. Se debería incluir su coordinación con los Estados parte, su administración, los mecanismos de financiación mediante aportes proporcionales de los Estado, entre otros aspectos técnicos.

La implementación de todas estas reformas requiere de una revisión paulatina del ordenamiento jurídico internacional aplicable al ámbito marino, con énfasis en instrumentos clave, como el Código IGS, sus Directrices, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca y el Convenio SOLAS. Si bien resulta evidente que una transformación de esta magnitud representa un desafío significativo —tanto por la complejidad técnica como por los tiempos prolongados que implica la negociación y adopción de enmiendas en el marco de los convenios internacionales, considerando que se requiere la aceptación de todos los Estados firmantes—, el enfoque propuesto tiene como base la introducción progresiva de modificaciones menores y específicas.

Este método gradual está orientado no solo a facilitar la aceptación política y jurídica de los cambios por parte de los Estados miembros, sino fundamentalmente a fortalecer la protección efectiva de los derechos de los marinos desde una lógica de implementación escalonada, pero sostenida en el tiempo. En otras palabras, lo que se pretende es transitar a un sistema internacional más robusto y equitativo, sin comprometer la estabilidad normativa del régimen marítimo global. Por ende, estas propuestas, a pesar de suponer una serie de desafíos de carácter jurídico, político y operativo, son sostenibles, en cuanto su estrategia de implementación es progresiva, focalizada y ajustada a los límites del derecho internacional vigente.

Desde el plano jurídico, el régimen marítimo internacional —especialmente bajo la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR)— reconoce la soberanía de los Estados del pabellón sobre sus buques. Sin embargo, esta soberanía no es absoluta y encuentra sus límites en los estándares internacionales de protección a los derechos humanos. Por tanto, la cooperación internacional y la asignación de funciones a organismos como la OIT o la OMI, es jurídicamente admisible siempre que no implique una transferencia total de soberanía, sino una delegación funcional sobre aspectos técnicos, operativos o de vigilancia.

En términos políticos, los Estados podrían mostrarse reticentes a ceder competencias, en especial aquellos con intereses económicos fuertes en la industria pesquera o mercante. No obstante, un proceso de armonización normativa paulatina, enfocado en funciones no soberanas (como la recepción de denuncias, o la verificación del cumplimiento de Convenios), puede reducir la resistencia estatal en tanto no se pone en riesgo su control formal sobre la flota.

Asimismo, desde el punto de vista operativo, la propuesta encuentra viabilidad si se considera que muchas de las funciones que se pretende delegar ya se ejercen dentro de otros regímenes como, por ejemplo, los observadores internacionales en procesos electorales o ambientales. Bajo estos modelos, la implementación de propuestas como el registro internacional de condiciones laborales no comenzaría desde cero, sino con un modelo probado como base. En síntesis, la viabilidad general de la propuesta depende de su implementación estratégica, acotada y por etapas, empezando por competencias técnicas y de vigilancia no soberana, de manera de fortalecer la protección de los marinos sin desestabilizar el régimen jurídico-marítimo vigente.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. Conclusiones

La presente investigación ha puesto en evidencia, con claridad, una verdad incómoda: a pesar de la existencia de un marco jurídico internacional sólido, técnicamente detallado y ratificado por una mayoría significativa de Estados, las regulaciones destinadas a proteger los derechos humanos de los trabajadores en buques pesqueros que operan en aguas internacionales no están cumpliendo su objetivo principal. Esta brecha entre la norma y su aplicación efectiva da lugar a una ineficacia jurídica de tipo funcional, en la que la operatividad de las normas se ve obstaculizada por factores estructurales, institucionales y políticos.

Uno de los hallazgos más relevantes fue el carácter sistémico de las violaciones a derechos laborales en alta mar. A lo largo del estudio de los cuatro casos (Lorongyu 2682, Ping Shin 101, Da Wang, Philomena), se identificaron patrones recurrentes de trabajo forzoso, condiciones inhumanas, retención de documentos y salarios, ausencia de canales de denuncia y omisiones reiteradas por parte de los Estados de pabellón. En todos los casos, la normativa internacional existía y había sido ratificada por agentes importantes

en la protección de los derechos de los marinos, pero su aplicación era nula o irrelevante frente a la realidad de los mismos.

Estos elementos se presentan no como fallos excepcionales o anecdóticos, sino como el resultado de una industria que opera, en muchos casos, fuera del alcance efectivo del derecho. Las estadísticas lo respaldan. De acuerdo con informes de las Naciones Unidas (2023), aproximadamente 128.000 trabajadores se encuentran actualmente atrapados en situaciones de trabajo forzoso en barcos pesqueros remotos en todo el mundo, y al menos 500 buques han sido identificados en los últimos años operando bajo condiciones de explotación severa (O'Donogue, 2023).

En un informe sobre el derecho a la comida realizado por el Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas en el 2019, se expuso que la mayoría de los 120 millones de personas que trabajan en el sector pesquero en general, no reciben salarios dignos que les permitan satisfacer sus necesidades básicas, todo esto mientras trabajan jornadas de 20 horas diarias. Asimismo, destacaron que alrededor de 24.000 trabajadores de la industria pesquera mueren anualmente a resultado de su trabajo, mientras que 100.000 personas mueren al año en los océanos y muchos más resultan gravemente heridos (Elver, 2019).

En el 2020, Global Fishing Watch —una ONG dedicada a la investigación y recolección de datos sobre prácticas abusivas en aguas internacionales— realizó un estudio en conjunto con Google y la Universidad de California para determinar los indicadores iniciales de abuso en buques en alta mar por medio de movimientos satelitales. El análisis de datos permitió hallazgos iniciales que indican que entre el 14 y 26 por ciento de los 16 mil barcos pesqueros analizados, presentaban signos de alto riesgo de hacer uso del trabajo forzado durante al menos un año, lo que implica que al menos 1 millón de marinos pueden haber sido víctimas de trabajo forzoso (McDonald, et al, 2020).

De hecho, Ian Urbina, quien ha cubierto durante más de una década temas como la trata sexual y violaciones a derechos humanos, menciona durante su investigación del Ping Shin 101 que “nunca había visto nada como la industria pesquera” (Urbina, 2022, 5m00). Su afirmación sintetiza el carácter extremo, e impune de este sector que tiene como base normas cuya aplicación es meramente declarativa.

La investigación evidenció, además, que los delitos cometidos en alta mar son excepcionalmente difíciles de investigar. La naturaleza extraterritorial de las aguas internacionales, sumado a la movilidad constante de los buques, la inexistencia de testigos

externos, la fragmentación en la aplicación del ordenamiento entre Estados de pabellón, así como la falta de evidencia física —como cuerpos, armas, municiones o grabaciones— convierten a estos delitos en casos casi imposibles de juzgar.

A esto se añade un problema incluso más grave: la ausencia de voluntad estatal. Como lo han demostrado todos los casos expuestos, ni siquiera los Estados directamente vinculados con los armadores, capitanes o buques asumen la responsabilidad de investigar, sancionar o prevenir estas violaciones. La realidad es que, en la práctica, nadie quiere hacerse cargo.

El sistema internacional tampoco ofrece soluciones eficaces. Ni la OIT, ni la OMI cuentan con mecanismos coercitivos que obliguen a los Estados al cumplimiento efectivo de sus obligaciones. Las medidas más severas disponibles —como informes de la Comisión de Expertos o las recomendaciones de la Conferencia Internacional del Trabajo— no poseen carácter vinculante ni consecuencias jurídicas concretas, lo que convierte el incumplimiento en una opción viable y políticamente tolerada. Adicionalmente, no poseen mecanismos de denuncia para los trabajadores, sino un Tribunal cuya principal función es interpretar la CONVEMAR —con disposiciones que no ofrecen un nivel suficiente de protección a la gente del mar— dejando la seguridad de los marinos en manos del Estado.

En conjunto, esto configura una crisis de eficacia jurídica. La ley existe, pero no opera. Las normas se encuentran redactadas, ratificadas e incluso integradas en la legislación nacional, pero no producen los efectos jurídicos para los que fueron creadas: la protección de la gente del mar. La ausencia de control internacional, la dificultad que presenta la inexistencia de una jurisdicción internacional, la complicidad por omisión de los Estados y el poder económico de los armadores crean un vacío que es llenado, a duras penas, por ONG, activistas y el periodismo. En un contexto en donde más del 80% del comercio mundial se moviliza por vía marítima, la magnitud de la desprotección y la negligencia resulta particularmente alarmante (ONU Comercio y Desarrollo, 2025).

Joe Hodson lo ha dicho en su artículo *Derechos humanos en el mar – La ley, la realidad, el futuro*. En la actualidad no existe un instrumento legal hecho a la medida que codifique y proteja los derechos humanos de forma efectiva en el contexto marítimo (2022). Menciona que la realidad del derecho marítimo es una matriz fragmentada de convenciones marítimas inoperantes y, por otro lado, aquella que podría producir efectos

reales por la importancia que se le ha otorgado y su propia naturaleza, la CONVEMAR, “tiene más que decir sobre la protección de los peces que de la gente” (Hodson, 2022).

En este contexto, los hallazgos derivados del análisis de los casos refuerzan la dimensión práctica de este vacío jurídico. El *Lorongyu 2682* expuso la omisión del Estado de pabellón; el *Ping Shin 101*, por su parte, la inoperancia del Estado rector del puerto; el caso *Da Wang* expuso la delegación informal de jurisdicción por parte del Estado de bandera; y el *Philomena*, la negligencia de un Estado con instituciones sólidas, pero sin voluntad de actuar.

En conjunto, los cuatro ejemplos demuestran que la falta de una jurisdicción internacional con capacidad sancionatoria convierte a los Convenios en normas de cumplimiento voluntario, que dependen únicamente de la discrecionalidad estatal. La consecuencia jurídica de este fenómeno no es menor –y ha sido explicada anteriormente– : erosiona la seguridad jurídica en el derecho internacional y consolida un sistema meramente declarativo, que resulta incapaz de ofrecer garantías efectivas a las víctimas en alta mar.

Adicionalmente, los cierres del análisis en cada uno de los casos demuestran, de forma acumulativa y no aislada, que la ineficacia no es anecdótica sino estructural. Al sistematizar qué criterios se vulneran en cada caso, se evidencia que todos los mecanismos previstos por los Convenios internacionales han fallado en la práctica, confirmando las conclusiones de esta investigación.

Ante esta realidad, urge repensar los mecanismos de cumplimiento y explorar nuevas formas de regulación. La investigación propone, entre otras alternativas, el fortalecimiento de mecanismos indirectos de presión, como la autorregulación inducida vía aseguradoras, sistemas de certificación en cadenas de suministro, la implementación de sistemas de responsabilidad compartida y una reestructuración del sistema internacional regulador de los derechos de la gente del mar. Estos sistemas pueden lograr que los buques que violen derechos humanos enfrenten consecuencias económicas inmediatas, incluso si los Estados fallan en ejercer su jurisdicción.

Para finalizar, este trabajo demuestra que el régimen jurídico internacional sobre el trabajo en el mar, por robusto que parezca en su formulación normativa, resulta insuficiente si no va acompañado de voluntad estatal, mecanismos efectivos de supervisión internacional y una coordinación real entre los actores estatales, privados y

las instancias internacionales. Mientras estos elementos no sean atendidos, los derechos humanos en alta mar continuarán siendo, en la práctica, una aspiración vacía. Tal como afirma Ian Urbina, si se mantiene el actual sistema, la industria pesquera seguirá siendo uno de los espacios más oscuros, violentos y olvidados de la economía global.

2. Recomendaciones

Dentro del presente trabajo se han propuesto una serie de posibles soluciones para el problema jurídico demostrado a lo largo de la investigación. En esta sección serán abordadas de forma resumida. En primer lugar, y a raíz de la falta de jurisdicción internacional que, a su vez, genera un indebido control del cumplimiento de los Convenios, así como la existencia de órganos meramente normativos más no de ejecución, la primera propuesta realizada consiste en el otorgamiento de competencia al Tribunal Internacional del Derecho del Mar para conocer violaciones a los derechos humanos en alta mar.

Como se vio con anterioridad, actualmente el TIDM solamente posee competencia para resolver controversias entre Estados relacionadas con la interpretación y aplicación de la CONVEMAR, a este no tienen acceso los trabajadores u organizaciones no gubernamentales, quienes se han encargado de la investigación de vulneraciones a los derechos humanos en alta mar.

Se plantea una reforma a la CONVEMAR, en específico, al Estatuto del Tribunal, que incluye el acceso a las personas naturales, así como a las ONG. Asimismo, dentro de las competencias del Tribunal, se contemplan cuestiones relacionadas con el cumplimiento de Convenios enfocados en los derechos humanos y seguridad de la gente del mar, como el MLC, el Convenio SOLAS y otros. De esta forma, se busca garantizar un mejor control y mayor cumplimiento de los derechos humanos de los marinos, asegurando la consecuencia de sanciones jurídicas en caso de incumplimiento. Así, bajo la “amenaza” de una consecuencia real, los Estados se ven obligados a realizar un mejor control sobre sus buques.

La siguiente propuesta es la implementación de métodos de autorregulación inducida por medio de los cuales los armadores se encuentren obligados a cumplir las regulaciones y mantener un control más rígido sobre sus buques. Existen dos mecanismos de autorregulación inducida propuestos. Primero, la implementación de incentivos tributarios o económicos por medio de los cuales las aseguradoras realicen controles de

cumplimiento normativo a los buques y armadores antes de emitir pólizas o realizar contratos. De esta forma, en el caso de que las aseguradoras u otros actores se rehúsen a mantener negocios con armadores que no cumplan los derechos humanos y requisitos básicos de seguridad, estos comenzarán a cumplir la normativa con el fin de no sufrir pérdidas económicas.

Una siguiente propuesta consiste en la aplicación de un régimen de responsabilidad compartida, en que tanto los armadores como los distribuidores que hacen comercio con estos buques, sean objeto de sanciones legales en caso de violaciones a los derechos humanos. Esta solución está directamente ligada con el otorgamiento de competencias al Tribunal Internacional, pues sería mediante sus decisiones se implementarían las sanciones del régimen de responsabilidad compartida.

Dado que los cambios de competencia a tribunales y cortes internacionales es un proceso sumamente extenso, la segunda vía por la cual es factible implementar esta medida es la reforma a la normativa nacional o al MLC que imponga una obligación a los distribuidores de realizar contratos de cumplimiento de obligaciones internacionales y derechos con los armadores antes de o a la par del negocio principal. De esta manera, en caso de incumplimiento de los Convenios, los armadores serían directamente responsables, lo que aseguraría una consecuencia jurídica.

Finalmente, la última propuesta es la reducción de competencias estatales en el control de buques y el traspaso de funciones críticas a organismos internacionales. Uno de los problemas identificados dentro de la investigación es la existencia de una carga excesiva de competencias al Estado, lo que supone que el cumplimiento de los Convenios dependa de la voluntad política. De este modo, se produciría el traspaso de competencias, tales como, la recepción de denuncias, la implementación de canales de comunicación y el control de cumplimiento de los Convenios de forma subsidiaria, a organismos internacionales como la OMI y la OIT. Asimismo, se propone la implementación de un Registro internacional que obligue a los Estados a remitir información periódica sobre inspecciones, auditorías y sanciones a una base de datos gestionada por un órgano técnico conjunto de la OIT, OMI o del Tribunal.

Todas estas propuestas apuntan a resolver el problema jurídico identificado: la ineficacia funcional. La implementación de estas contribuiría a garantizar que los Convenios y normas que se encuentran ratificados por los Estados tengan los efectos

jurídicos para los cuales fueron creados, resolviendo la ineficacia y fortaleciendo el sistema internacional para que las garantías no se queden en el plano declarativo.

Ya sea a través de mecanismos de responsabilidad compartida, esquemas de autorregulación incentivada por aseguradoras o mayor presión reputaciones por los actores económicos, el objetivo es el mismo: generar condiciones que obliguen, directa o indirectamente, al cumplimiento real de los derechos laborales en alta mar. Al establecer incentivos negativos (como la pérdida de seguros, demandas legales o boicots comerciales), y positivos (como el reconocimiento internacional o el acceso a mercados), se crean entornos más propicios para la efectividad normativa, incluso en contextos donde la voluntad estatal ha demostrado ser limitada o ausente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asín, J. R. (2002). *Aguas internacionales: evolución de la legislación*. Revista Ciencia Y Cultura, 6(2), 111-119. <https://cienciaycultura.ucb.edu.bo/a/article/view/641>
- Associated Press (2015) *Investigación de Associated Press sobre los esclavos en el mar en el sudeste asiático, una serie de diez partes*. [película]. <https://www.ap.org/explore/seafood-from-slaves/>
- Bell, B., & Cacciottolo, M. (2017). *Torrey Canyon oil spill: The day the sea turned black*. BBC. <https://www.bbc.com/news/uk-england-39223308>
- Cantillo, J. (2020). *Masacre en el Ping Shin 101: la historia del video viral que llevó al arresto del "capitán Gángster" siete años después de los crímenes*. Infobae. <https://www.infobae.com/america/mundo/2020/10/14/masacre-en-el-ping-shin-101-la-historia-del-video-viral-que-llevo-al-arresto-del-capitan-gangster-siete-anos-despues-de-los-crimenes/>
- Campos Monge, J. (2007). *El concepto de "dignidad de la persona humana" a la luz de la teoría de los derechos humanos*. 1 Pro Humanitas, (1),27-38. <http://biblioteca.corteidh.or.cr/tablas/R21814.pdf>
- Código IGS y Directrices para la implantación del Código IGS (1993). (Internacional). <https://www.imo.org/es/OurWork/HumanElement/paginas/ismcode.aspx>
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (1984). *Opinión Consultiva OC-4/84* (Issue 4). Corte Interamericana de Derechos Humanos. https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_04_esp.pdf
- Corte Interamericana de Derechos Humanos. (2025). *Opinión Consultiva OC-32/25*. Corte Interamericana de Derechos Humanos. https://www.corteidh.or.cr/docs/opiniones/seriea_32_es.pdf
- Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Convenio (1982) (Internacional). https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/convemar_es.pdf
- Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, Convenio (2010) (Internacional).

https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20190823/20190823150906/stcw__version__cl__9_5_2022____rrt_caa_actualizado_150523.pdf

Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, Convenio n.º 188 (2007) (Internacional).
https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312333

Convenio sobre el Trabajo Marítimo, Convenio (2006) (Internacional).
https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C186

Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), Convenio n.º 111 (1958) (Internacional).

Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar C185, Convenio n.º 185 (2003) (Internacional).
https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_es/f?p=1000:12100::::12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312330

Clements, C., & Whitlock, M. (2024). *Workers 'treated like slaves' on Scottish fishing boats*. BBC. <https://www.bbc.com/news/articles/cd9dnk34k41o>

Cuchcatla, C. (2020). *El trabajo marítimo: condiciones de empleo y seguridad social en las Américas* (8th ed.). Conferencia Interamericana de Seguridad Social. <https://ciss-bienestar.org/cuadernos/pdf/el-trabajo-maritimo-condiciones-de-empleo-y-seguridad-social-en-las-americas.pdf>

Declaración Universal de los Derechos Humanos, Declaración (1948) (Internacional).
<https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights>

Díez Picazo, L. (1961). *Eficacia e ineficacia del negocio jurídico*. Anuario de derecho civil, 14(4), 809-834. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2048946>

European Labour Authority. (2023). *Developing methodology and KPIs for measuring the effectiveness of labour inspectorates*. European Union.
<https://www.ela.europa.eu/sites/default/files/2023-04/UDW-Platform-study-Developing-methodology-and-KPIs-measuring-the-effectiveness-of-labour-inspectorates.pdf>

- Elver, H., & Consejo de Derechos Humanos de las Naciones Unidas. (2019). *Bajos salarios y horribles condiciones laborales afectan a millones de pescadores* [Informe]. Organización de Naciones Unidas. <https://news.un.org/es/story/2019/03/1452032>
- Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. (2017). *La labor de la OIT en el Convenio Pesquero 188*. Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte. <https://www.itfglobal.org/es/page/la-labor-de-la-oit-en-el-convenio-pesquero-188>
- Ferrajoli, Luigi. (2018). *Constitucionalismo más allá del Estado*. Madrid: Trotta. 96p.
- Flyvbjerg, B. (2006). *Five misunderstandings about case-study research*. *Qualitative Inquiry*, 12(2), 219–245. <https://doi.org/10.1177/1077800405284363>
- Food & Agriculture Organization (Ed.). (2017). *La violación de los derechos humanos en el sector pesquero: discursos de presentación durante el Día Mundial de la Pesca en la FAO*. Food and Agriculture Organization of the United Nations.
- Fobar, R. (2020). *Delitos contra la fauna y violaciones de los derechos humanos: la lacra de los buques de pesca taiwaneses*. The National Geographic. <https://www.nationalgeographic.es/animales/2020/11/delitos-contra-fauna-violaciones-de-derechos-humanos-buques-pesca-taiwaneses>
- Greenpeace Southeast Asia & Serikat Buruh Migran Indonesia. (2021). *Forced labour at sea: The case of indonesian migrant fisher* (Informe). Greenpeace. https://www.greenpeace.org/static/planet4-southeastasia-stateless/2021/05/ef65bfe1-greenpeace-2021-forced-labour-at-sea-digital_final.pdf
- Greenpeace Southeast Asia & Serikat Buruh Migran Indonesia. (2019). *Seabound: The journey to modern slavery on the high seas* (Informe). Greenpeace. <https://www.greenpeace.org/static/planet4-southeastasia-stateless/2019/12/b68e7b93-greenpeace-seabound-book-c.pdf>
- Gethard, G. (2024). *Protest Divestment and the End of Apartheid*. Investopedia, 3. <https://www.investopedia.com/articles/economics/08/protest-divestment-south-africa.asp>
- Goodhart, M., & Mihr, A. (Eds.). (2011). *Human rights in the 21st century: Continuity and change since 9/11*. Springer.

- Goodkind, N. (2024). *What is divestment? And does it work?* CNN Business. <https://edition.cnn.com/2024/04/28/investing/stocks-lookahead-divestment-college-protests>
- Greenpeace International. (2022). *Nine people indicted for abusing crew members on Taiwan owned fishing vessel – Greenpeace response.* Greenpeace. https://www.greenpeace.org/international/press-release/53401/nine-indicted-abusing-crew-taiwan-fishing-vessel-dawang/?utm_source=chatgpt.com
- Habermas, J. (2010). *El concepto de dignidad humana y la utopía realista de los derechos humanos.* *Diánoia*, 55(64), 3-25.
- Hamida Begum v. Maran (UK) Limited, Court of Appeals for England and Wales, [2021] EWCA Civ 326 (Reino Unido). <https://www.bailii.org/ew/cases/EWCA/Civ/2021/326.html>
- Hodson, J. (2022). *Derechos humanos en el mar – La ley, la realidad, el futuro.* Human Rights Pulse. <https://www.humanrightspulse.com/mastercontentblog/derechos-humanos-en-el-mar-la-ley-la-realidad-el-futuro>
- Human Rights Watch, & International Labour Organization. (2019). *Forced labour in Thai fisheries: Assessing remedies and accountability.* Human Rights Watch. <https://www.hrw.org/report/2019/01/23/forced-labour-thai-fisheries>
- Kant, I. (1946). *Fundamentación de la metafísica de las costumbres* (No. 648). Espasa Calpe.
- Leigh Day. (2024). *Fishermen rescued from TN Trawlers boat settle claim against Home Office.* Leigh Day. <https://www.leighday.co.uk/news/news/2024-news/fishermen-rescued-from-tn-trawlers-boat-settle-claim-against-home-office/>
- Nieto Martín, A. (2008). *Responsabilidad social, gobierno corporativo y autorregulación: sus influencias en el derecho penal de la empresa.* *Política Criminal: Revista Electrónica Semestral de Políticas Públicas en Materias Penales*, (5), 18. Dialnet. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3058936>
- McDonald, G. G., Costello, C., Bone, J., Cabral, R. B., Farabee, V., Hochberg, T., Kroodsma, D., Mangin, T., Meng, K. C., & Zahn, O. (2020). *Satellites can reveal global extent of forced labor in the world's fishing fleet.* *Proc. Natl. Acad. Sci. U.S.A.*, 118(3), 1-9. <https://doi.org/10.1073/pnas.2016238117>

- Morawski, E. (2011). *El método comparado en derecho: problemas y perspectivas*. Revista de Derecho, 25(1), 45–63.
- Moyn, S. (2018). *Not enough: Human rights in an unequal world*. Harvard University Press.
- O'Donoghue, S. (2023). *Abusos laborales (a veces similares a la esclavitud) detectados en pesqueros europeos*. Euronews. <https://es.euronews.com/2023/11/19/abusos-laborales-a-veces-similares-a-la-esclavitud-detectados-en-pesqueros-europeos>
- Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza. (2022). *Barco pesquero de Taiwán sancionado* [Comunicado de Prensa]. National Archives. <https://www.federalregister.gov/documents/2022/01/28/2022-01778/notice-of-finding-that-certain-seafood-harvested-by-the-taiwanese-da-wang-fishing-vessel-with-the>
- Organización Internacional del Trabajo. (2019). *Effective implementation of the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188): Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)*. Geneva: ILO. <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WIF/lang--en/index.htm>
- Organización Internacional del Trabajo. (2012). *Measuring decent work with statistical indicators: A guide for countries*. ILO. <https://www.ilo.org/media/311641/download>
- Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Measuring progress on labour rights*. ILOSTAT Blog. <https://ilostat.ilo.org/blog/measuring-progress-on-labour-rights>
- Organización Internacional del Trabajo & Organización de Comida y Agricultura. (2015). *Guidelines on flag State performance*. ILO/FAO. <https://www.fao.org/documents/card/en/c/ca3202en>
- Organización Internacional del Trabajo. (2015). *Global Action Programme against forced labour and trafficking of fishers at sea*. International Labour Organization. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@declaration/documents/publication/wcms_429359.pdf
- Organización Internacional del Trabajo. (2019). *Effective implementation of the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188): Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)*. Geneva: ILO.

<https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WIF/lang--en/index.htm>

Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Procedimientos Especiales - Con reclamaciones y quejas sobre convenios ratificados*. Organización Internacional del Trabajo. <https://guide-supervision.ilo.org/es/articulo-26/#:~:text=El%20Consejo%20de%20Administraci%C3%B3n%20puede,decidir%20c%C3%B3mo%20tratar%20una%20queja.&text=Los%20Grupos%20de%20los%20Empleadores,en%20el%20Consejo%20de%20Administraci%C3%B3n>.

Organización Internacional del Trabajo. (2024). *Acerca de la OIT*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/es/acerca-de-la-oit>

Organización Internacional del Trabajo. (2024). *Cómo funciona la OIT*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/es/acerca-de-la-oit/como-funciona-la-oit>

Organización Internacional del Trabajo. (2024). *Mecanismos de Control*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/es/acerca-de-la-oit/como-funciona-la-oit/mecanismo-de-control>

Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Procedimiento de queja (Art. 26)*. International Labour Organization. <https://www.ilo.org/es/normas-internacionales-del-trabajo/sistema-de-control-de-la-oit-procedimientos-especiales/procedimiento-de-queja-art-26>

Organización Marítima Internacional. (2006). *Main elements of the Convention No. 185. In Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003: ILO Convention No. 185*. International Labour Office. https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@sector/documents/publication/wcms_177102.pdf

Organización Marítima Internacional. (2013). *Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (Convenio SOLAS)*. International Maritime Organization. [https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\)%2C-1974.aspx](https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS)%2C-1974.aspx)

Organización Marítima Internacional. (2021). *Estructura de la OMI*. International Maritime Organization. <https://www.imo.org/es/about/paginas/structure.aspx>

- Organización Marítima Internacional. (2021). *Reconocimientos, verificaciones y certificación*.
International Maritime Organization.
<https://www.imo.org/es/ourwork/msas/paginas/surveysandcertification.aspx>
- Organización Marítima Internacional. (2021). *Supervisión por el Estado rector del puerto*.
Organización Marítima Internacional.
<https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx#:~:text=Se%20denomina%20supervisi%C3%B3n%20por%20el,tripulado%20y%20se%20explota%20de>
- Organización Marítima Internacional. (2024). *Introducción a la OMI*. International Maritime Organization. <https://www.imo.org/es/About/Paginas/Default.aspx>
- Organización Internacional del Trabajo. (2013). *Caught at Sea - Forced Labour and Trafficking in Fisheries*. Organización Internacional del Trabajo.
<https://www.ilo.org/publications/caught-sea-forced-labour-and-trafficking-fisheries>
- Organización Marítima Internacional. (2021). *Supervisión por el Estado rector del puerto*.
Organización Marítima Internacional.
<https://www.imo.org/es/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx#:~:text=Se%20denomina%20supervisi%C3%B3n%20por%20el,tripulado%20y%20se%20explota%20de>
- Peces-Barba, Gregorio. (1979). *Derechos Fundamentales*. Editorial Latina Universitaria. Madrid.
- Pérez Luño, Antonio Enrique. (2003). *Derechos humanos, Estado de derecho y Constitución*. 8a. ed., España, Tecnos.
- Qiang, D. (2019). *Massacre in the Pacific: A Personal Account*. Words Without Borders.
<https://wordswithoutborders.org/read/article/2019-12/december-2019-true-crime-massacre-in-the-pacific-personal-account-du-qiang/>
- Rahhou, J. (2024). *McDonald's Loses \$7 Billion in Boycott Over Israel Support*. Morocco World News. <https://www.moroccoworldnews.com/2024/03/22024/mcdonalds-loses-7-billion-in-boycott-over-israel-support/>
- Ruiz, M. (2020). *El covid deja a 400.000 trabajadores del mar atrapados en sus barcos*. El Periódico de Aragón. <https://www.elperiodicodearagon.com/sociedad/2021/01/03/covid-deja-400-000-trabajadores-46472175.html>

- Safety and Compliance. (2020). In F. Lorenzon (Ed.), *Maritime Law*. Informa Law.
- Sky News. (2014). *Horror Video of Snipers Picking Off 'Fishermen'*. Sky News. <https://news.sky.com/story/horror-video-of-snipers-picking-off-fishermen-10392595>
- Southern Methodist University. (2016). *The Anti-Apartheid Movement in North Texas*. Blog SMU. <https://blog.smu.edu/theanti-apartheidmovementinnorthtexas/>
- Stake, R. E. (1995). *The art of case study research*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications. [https://doi.org/10.1016/S0740-8188\(96\)90053-5](https://doi.org/10.1016/S0740-8188(96)90053-5)
- Taipei Times. (2022). *Nine indicted over abuse of migrant fishers*. Taipei Times. <https://www.taipetitimes.com/News/taiwan/archives/2022/04/22/2003777029>
- Teh, L. C., Cadell, R., Allison, E. H., Finkbeiner, E. M., Kittinger, J. N., Nakamura, K., & Ota, Y. (2019). *The role of human rights in implementing socially responsible seafood*. PloS one, 14(1 e0210241). Google Scholar. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0210241>
- The Murder Video (Temporada 1, n.º 1) [Episodio de podcast de audio]. (2022, 26 de septiembre). En *The Outlaw Ocean Project*. Spotify. <https://open.spotify.com/episode/7JvfGMHJkwkbI91H6Bcj30?trackId=7JvfGMHJkwkbI91H6Bcj30>
- Toma, V. G. (2018). *La dignidad humana y los derechos fundamentales*. Derecho & sociedad, (51), 13-31.
- Tribunal Popular Supremo de la República Popular China. (2018). *Sentencia penal sobre la revisión de la pena de muerte por homicidio intencional de Liu Guiduo, Jiang Xiaolong, Liu Chengjian y Huang Jinbo y el secuestro de un barco por parte de Li Chengquan*. Red de Documentos de Sentencias de China. <http://news.sina.com.cn/o/2018-02-08/docifyrkrva5497620.shtml>
- The Ocean Foundation. (2021). *Derechos humanos y el océano*. The Ocean Foundation. <https://oceanfdn.org/es/los-derechos-humanos-y-el-oc%C3%A9ano/>
- The Conflict of Laws. (2020). In Y. Baatz (Ed.), *Maritime Law*. Informa Law.
- The Outlaw Ocean Project. (n.d.). *A Lawless Frontier*. The Outlaw Ocean Project. <https://www.theoutlawocean.com/>

- Tickler, D., Meeuwig, JJ, Bryant, K. et al. (2018). *La esclavitud contemporánea y la carrera por pescar*. Nature Communications Vol 9,4643 <https://doi.org/10.1038/s41467-018-07118-9>
- Tréves, T. (2010). *Derechos Humanos y Derecho del Mar*. *Revista de Berkeley de derecho internacional*. Volumen 28, Número 1. <https://oceanfdn.org/sites/default/files/Human%20Rights%20and%20the%20Law%20of%20the%20Sea.pdf>
- University of Nottingham. (2022). *Letting exploitation off the hook? Evidencing labour abuses in UK fishing*. <https://www.nottingham.ac.uk/Research/Beacons-of-Excellence/Rights-Lab/resources/reports-and-briefings/2022/May/Letting-exploitation-off-the-hook.pdf>
- Urbina, I. (2023). *The Crimes Behind the Seafood You Eat*. The New Yorker. <https://www.newyorker.com/magazine/2023/10/16/the-crimes-behind-the-seafood-you-eat>
- Urbina, I. (2022). *How the Mystery of a Massacre at Sea Ultimately Led to a Conviction*. The Outlaw Ocean Project. <https://www.theoutlawocean.com/reporting/how-the-mystery-of-a-massacre-at-sea-ultimately-led-to-a-conviction/>
- Urbina, I. (2022). *How to get away with murder on the high seas*. Al Jazeera. <https://www.aljazeera.com/opinions/2022/12/6/how-to-get-away-with-murder-high-seas>
- Urbina, I. (2022). *Is the deadliest profession also the most violent?* The Outlaw Ocean Project. <https://www.theoutlawocean.com/reporting/is-deadliest-profession-also-the-most-violent/>
- Vithani, P. (2020). *Tackling human rights abuses is critical to sustainable life at sea and on land*. The World Economic Forum. <https://www.weforum.org/stories/2020/12/how-tackling-human-rights-abuses-is-critical-to-sustainable-life-at-sea-and-on-land/>
- Ward, C. D., Pillay, P., & Norton, M. (2024). *Moving beyond fish: working towards integrating human dimensions into sustainable seafood guides from South African perspectives*. *Frontiers in Marine Science*, 10(1305068), 6-11. [Frontiers. 10.3389/fmars.2023.1305068](https://doi.org/10.3389/fmars.2023.1305068)
- Yin, R. K. (2014). *Case study research: Design and methods (5th ed.)*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications.

Anexos

Tabla 2.

Aplicación de criterios verificables de eficacia normativa a los casos analizados

Criterio	Lorongyu 2682	Ping Shin 101	Da Wang	Philomena / TN Trawlers
Ratificación y adaptación normativa interna	China ha ratificado la CONVEMAR y normas OMI, pero no aplicó controles efectivos del C188; la legislación interna existía, pero no se hizo cumplir.	Taiwán no ha ratificado ni CONVEMAR ni C188; ausencia casi total de adaptación normativa.	Vanuatu ratificó instrumentos internacionales (C100, C111, C185, SOLAS), pero no garantizó su cumplimiento a bordo.	Reino Unido con legislación avanzada y organismos especializados, pero incapaz de aplicar eficazmente los estándares internacionales.
Instituciones competentes y capacidad de supervisión	El Ministerio de Transporte y Guardia Costera de China no intervinieron pese a muertes masivas.	Ausencia de instituciones con capacidad real; dependencia de ONG y presión internacional.	Autoridades de Vanuatu no ejercieron supervisión efectiva; investigación la condujo Taiwán.	Existencia de MCA y organismos laborales británicos, pero inacción y negligencia pese a denuncias reiteradas.
Canales de denuncia y acceso de los trabajadores	No existieron canales accesibles; las muertes fueron invisibilizadas hasta llegar a aguas japonesas.	Tripulantes indocumentados sin acceso a mecanismos de denuncia; caso salió a la luz por un celular hallado en Fiyi.	No hubo canales de denuncia efectivos; tripulantes migrantes indocumentados sin recursos jurídicos.	Víctimas presentaron denuncias, pero dependieron de ONG; reconocimiento inicial de trata fue desestimado por el Estado.
Inspecciones del Estado rector del puerto	Japón localizó el buque en su jurisdicción, mostrando la importancia del control portuario.	Buque atracó en múltiples puertos sin que se activara el control del Estado rector del puerto.	No hubo inspecciones en puertos que detuvieran los abusos; control portuario ineficaz.	Buques operaban cerca de costas británicas sin inspecciones efectivas pese a denuncias previas.
Sanciones y reparaciones efectivas	No hubo sanciones proporcionales ni reparaciones adecuadas a víctimas o familiares.	Sentencia en Taiwán fue tardía y motivada por presión social; sin reparaciones reales a víctimas.	Retención de salarios y servidumbre por deudas; investigación parcial y sin sanciones proporcionales.	Reconocimiento inicial de trata se tradujo en una compensación simbólica (£3,000); empresa continúa operando.

Transparencia estadística y seguimiento	Ausencia de registros confiables sobre número real de tripulantes y muertes.	Identidad de las víctimas nunca se conoció plenamente; datos fragmentados.	No existen estadísticas oficiales sobre inspecciones o abusos en flota de Vanuatu.	Reino Unido no publicó informes completos ni estadísticas sobre inspecciones en TN Trawlers pese a denuncias sistemáticas.
--	--	--	--	--

Nota. Este cuadro muestra la aplicación de los criterios de valoración de la eficacia normativa dentro de cada uno de los casos.

Tabla 3*Resumen de puntos importantes de cada caso*

Elemento	Lorongyu 2682	Ping Shin 101	Da Wang	Philomena
Año del suceso	2010-2011	2012 (video encontrado en 2014)	2019-2022	2012-actualidad
Bandera del buque	China	Taiwán	Vanuatu	Reino Unido
Nacionalidad del armador	China	Taiwán	Taiwán	Reino Unido
Tipo de embarcaciones	Buque calamarero	Buque atunero	Buque pesquero industrial	Buque arrastrero
Tipo de violaciones	Condiciones inhumanas, jornadas laborales excesivas, motín, asesinatos, trabajo forzoso, estafa contractual, abuso físico y psicológico	Asesinato de 15 de personas, falta de identificación de víctimas, encubrimiento estatal, abuso físico y psicológico	Trabajo forzoso, jornadas excesivas, tratos crueles e inhumanos, asesinato, retención de documentos y salarios, servidumbre por deudas, discriminación religiosa	Trabajo forzoso, abuso físico, lesiones graves, discriminación, retención de documentos y salarios
Normas vulneradas	C105, C111, CONVEMAR, DUDH, STCW, C185, C188	C105, C111, DUDH, CONVEMAR, STCW, SOLAS, C185, C188	STCW, DUDH, CONVEMAR, C185, C105, C111, C188	C105, C111, C185, Código IGS, CONVEMAR, C188
Intervención del Estado de Bandera	Ausente	Limitada, bajo presión mediática	Ausente (intervención taiwanesa bajo presión mediática)	Presente pero ineficaz (caso desestimado pese a evidencia contundente y multiplicidad de casos)
Actor clave en la denuncia	Guardia costera japonesa	Ian Urbina y The Outlaw Ocean Project (ONG)	Greenpeace (ONG)	Fisherman's Mission (ONG)
Resultado legal	Pena de muerte a los marinos, sin proceso o consecuencia al armador	Condena reducida al capitán a 13 años por falta de evidencia (inicialmente 26 años), sin identificación de víctimas, sin	Investigación abierta, 9 personas acusadas en Taiwán	Desestimación del caso, compensación por daños a una víctima (£3,000), TN Trawlers sigue operando, sin

		consecuencias para el armador		consecuencias para el armador
Distancia del buque a costas del Estado de pabellón	Alta mar, Océano Pacífico	Alta mar, Océano Índico	Alta mar	Alta mar, cerca de mar territorial británico
Problemática jurídica central	Impunidad total de armadores, ineficacia material del control del Estado de pabellón, falta de aplicación eficaz de la normativa vigente	Negligencia estatal, falta de aplicación eficaz de normativa, ineficacia material del control del Estado de pabellón	Delegación informal de jurisdicción, omisión estatal, falta de aplicación efectiva de normativa vigente, ineficacia material del control del Estado de pabellón	Negligencia estatal a pesar de múltiples denuncias, falta de aplicación efectiva de normativa vigente, ineficacia material del control del Estado de pabellón

Nota. Este cuadro muestra las similitudes y diferencias entre los diferentes casos estudiados durante la investigación