

EP (20) 28

Sra. Veronika VEITS DG
MARE Directora Comisión
Europea Rue Joseph II 99
B-1000 Bruselas

Bruselas, 10 de abril de 2020

Asunto: Carta de seguimiento sobre la libre circulación de pescadores

Querida señora Veits:

Los interlocutores sociales europeos en el sector pesquero agradecen a usted y a los servicios que participan en la rápida respuesta dada por la Comisión Europea a Garantizar la salud y la libre circulación de los trabajadores, así como la disponibilidad de bienes y servicios esenciales, como la pesca. En este contexto, la industria realmente aprecia la Comunicación sobre la libre circulación de trabajadores que identifica a los pescadores como trabajadores esenciales y otorga el paso libre. Sin embargo, estos privilegios solo pueden otorgarse dentro del territorio de la Unión Europea. Además, como interlocutores sociales, hemos identificado una serie de problemas adicionales en todo el mundo que requieren la atención y la acción urgentes de las autoridades europeas.

Está claro que los problemas globales requieren una acción global. Los organismos de las Naciones Unidas como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han estado a la vanguardia para abordar la interrupción y las restricciones a los viajes, los flujos comerciales, la logística global y el suministro de alimentos. Se debe aplicar una consideración y un enfoque equitativos a los trabajadores y las operaciones realizadas por la industria pesquera en todo el mundo. Anexo a esta carta, puede encontrar una serie de ejemplos sobre los problemas que enfrentan nuestras flotas en terceros países.

La industria pesquera de la UE acoge con especial satisfacción la [Carta Circular No 4204 / Add.5 / Rev.1](#) que alienta a las Administraciones a adoptar un enfoque pragmático y práctico con respecto a la extensión de certificados y endosos, según sea estrictamente necesario, de conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, certificación y vigilancia para el personal de buques pesqueros (STCW F), 1995; y notificar a los buques, al personal de los buques pesqueros y a las Administraciones pertinentes en consecuencia.

Igual o incluso más importante es el [Carta Circular No 4204 / Add.6](#) que establece una lista preliminar de recomendaciones para los gobiernos sobre la facilitación del comercio marítimo durante la pandemia COVID-19. Esto incluye medidas para proporcionar acceso a los puertos, facilitar las operaciones y los cambios de la tripulación en los puertos y garantizar la protección de la salud.

Como primer paso general, los interlocutores sociales piden a la Comisión Europea que garantice que todas las medidas internacionales de salud y seguridad adoptadas para los trabajadores del transporte se apliquen también a los pescadores. Esto con el objetivo de brindarles una consideración especial, brindando la asistencia y flexibilidad necesarias para garantizar la libre circulación de las tripulaciones de los buques de pesca a través de las fronteras, así como durante los cambios de tripulación, asegurando así la producción de alimentos (marinos) que es fundamental como el primer eslabón en la cadena alimentaria. En este contexto, las excepciones y privilegios adoptados para la gente de mar en lo anterior

Cartas circulares y, en el contexto europeo, en comunicaciones clave debería ser exactamente igual para los pescadores, así como el acceso a las instalaciones portuarias y la logística. Acompañando a esta carta, hay una propuesta modelo para un certificado profesional reconocido internacionalmente desarrollado por y para la industria pesquera y basado en la "Plantilla de Certificado para Trabajadores del Transporte Internacional".

Más específicamente, para facilitar la libre circulación internacional de trabajadores, los interlocutores sociales creen que es una buena idea identificar un número suficiente de puertos y aeropuertos en todo el mundo, en las principales zonas de pesca, que acuerden regular de manera pragmática los cambios de tripulación, basado en la circular de la OMI. Para este propósito, alentamos a la Comisión a utilizar su Servicio de Acción Exterior (SEAE) para liderar una iniciativa diplomática para implementar esta iniciativa y facilitar el acceso de los pescadores en el territorio del estado costero para permitir cambios de tripulación. Es igualmente importante que las delegaciones de la UE en terceros países ayuden a las empresas de la UE a asegurar el transporte entrante y saliente de los pescadores en buenas condiciones, ya que los vuelos comerciales están muy afectados en todo el mundo.

Las autoridades nacionales y europeas también deberían considerar la emisión de una certificación basada en los registros de seguimiento de buques (VMS) para demostrar que el buque ha estado en cuarentena debido a la cantidad de tiempo que pasó en el mar antes de ingresar al puerto del estado costero. En el caso de Perú, los certificados de seguimiento de viajes de pesca para barcos ya se emiten regularmente para facilitar el acceso.

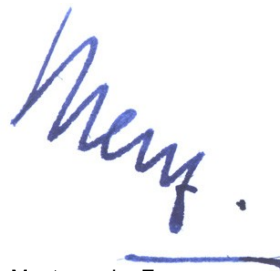
Adjunte, en el Anexo II, una lista de puertos pesqueros internacionales que podrían utilizarse para cambios de tripulación.

Si bien la crisis de COVID19 tendrá un impacto sin precedentes en todos los niveles, es vital garantizar que la industria pueda continuar operando adoptando con urgencia las acciones mencionadas anteriormente. Esto garantizará la seguridad de nuestros pescadores y el suministro de alimentos a nuestros mercados.

Tuyo sinceramente,



Juan Manuel Trujillo Castillo
ETF Fisheries
Presidente de Sección en el SSDC-F



Ment van der Zwan
Portavoz de Europêche en el
SSDC-F

CC: Stefan OLSSON, Director DG EMPL Magda KOPCZYNSKA,

Director DG MOVE DDG2.D

Lotte KNUDSEN, Servicio del Vicesecretario General para asuntos económicos y globales (ECO) Isabel DE LA MATA BARRANCO, Asesora principal para la gestión de salud y crisis (SANTE.DDG1.PA01)

Pierre KARLESKIND, presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo

† Comunicación sobre las directrices sobre protección de la salud, repatriación y arreglos de viaje para la gente de mar, los pasajeros y otras personas a bordo de los buques;

Comunicación sobre la implementación de Green Lanes en virtud de las Directrices para medidas de gestión de fronteras para proteger la salud y garantizar la disponibilidad de bienes y servicios esenciales.

ANEXO I

Problemas encontrados por las flotas de la UE en todo el mundo (lista no exhaustiva):

- Namibia: la pesca no se ha considerado como una actividad esencial y el gobierno ha dictado el cese de la operación pesquera. Las personas con autorización para pescar fuera de las aguas de la Unión pueden desembarcar el pescado y recibir suministros, pero los cambios de la tripulación se hacen imposibles ya que los pescadores del Área Schengen y el Reino Unido no pueden ingresar al país. Quienes realizan operaciones de pesca en virtud de acuerdos de fletamento en aguas de Namibia, en principio, tuvieron que cesar sus actividades, a menos que el barco haya estado en alta mar durante muchas semanas. Sin embargo, también en este caso, a las tripulaciones a bordo tampoco se les permite salir del barco. A modo de ejemplo, al menos 20 buques españoles están amarrados en el puerto. En ambos casos, los mecánicos y técnicos no pueden ser enviados para realizar reparaciones específicas o mantenimiento de la embarcación.
- Perú: las actividades pesqueras están interrumpidas pero aún se mantienen, incluido el permiso para desembarcar pescado y el aprovisionamiento de equipos y suministros. Sin embargo, los equipos no pueden ser relevados, hasta el punto de que la mayoría de los equipos de socorro entrantes quedaron atrapados en hoteles en cuarentena (confinados durante 2 semanas).
- Mauritania: los buques pesqueros continúan operando, pero es imposible realizar cambios de tripulación y los pescadores realizan viajes de pesca adicionales.
- Senegal: los puertos pesqueros han sido cerrados.
- Polinesia francesa: Papeete es un puerto pesquero estratégico para la flota, pero ha prohibido la entrada de buques pesqueros españoles.
- Sudáfrica, Costa de Marfil; Uruguay, Cabo Verde, Nueva Zelanda, Seychelles, Ecuador, Madagascar: los pescadores tendrán que realizar viajes de pesca adicionales. A nivel operativo y de tripulación, la industria soporta los siguientes problemas:

- Prohibiciones y restricciones de puertos en terceros países.
- Dificultades logísticas para el aterrizaje, almacenamiento y transporte.
- Restricciones en el envío de mariscos por aire y mar debido a la reducción de frecuencias, destinos y ofertas.
- Falta de atención médica regular en puertos extranjeros
- Cuarentenas y falta de protocolo de acción en caso de cuarentena en buques pesqueros europeos en puertos extranjeros
- Imposibilidad temporal de repatriar a los pescadores o hacer cambios de tripulación
- Fuerte interrupción de vuelos comerciales
- Escasez de suministros de medicamentos.
- Dificultades para proporcionar medios de protección, como máscaras, guantes, etc. a las tripulaciones

ANEXO II

Lista de puertos internacionales para cambios de tripulación:

- Abiyán (Costa de Marfil)
- Puerto Victoria (Seychelles)
- Antsiranana (Madagascar)
- Manta / Guayaquil (Ecuador)
- Montevideo, Uruguay)
- Nuakchot (Mauritania)
- Callao (Perú)
- IJmuiden, Scheveningen, Amsterdam y Vlissingen (Países Bajos)
- Agadir, Marruecos)
- Dakar (Senegal)
- Tromso (Noruega)
- Las Palmas, Canarias (España)
- Mayotte / La Réunion (Francia)
- Walvis Bay (Namibia)
- Mindelo (Cabo Verde)
- Durban (Sudáfrica)
- Auckland, Nueva Zelanda)