



El caso del “Alakrana” ha llevado hasta la opinión pública un problema que todavía está lejos de ser resuelto.

## Cerca de mil trabajadores de empresas españolas necesitan protección

La Industria pesquera insiste en reclamar al Gobierno la presencia de miembros de las Fuerzas de Seguridad del Estado a bordo de los barcos, como ya sucede en la flota francesa

ESCRIBE A.A.

La desafortunada captura del atunero “Alakrana” por parte de piratas somalés y su posterior liberación ha dado trascendencia pública a un problema que el sector pesquero conoce desde hace ya muchos años. Desde que en 2000 fuera capturado el primer barco (ya anteriormente había habido otros ataques y extorsiones), el problema no ha hecho más que crecer.

La negativa de la Administración española a garantizar la seguridad de los marineros más

**España dispone de unos derechos de pesca en la zona establecidos legalmente**

allá de la operación conjunta internacional “Atalanta” deja a cerca de un millar de trabajadores españoles sin garantías sobre unos derechos que reconocen tanto las legislaciones internacionales como la propia Constitución española.

**Es la Administración la que dice dónde y cuánto puede pescar cada barco**

**Derechos españoles en la zona** Independientemente de las cuestiones económicas (CE-PESCA recordaba hace poco que “para los armadores la seguridad de las tripulaciones no tiene precio”), el hecho de

recurrir a la seguridad privada plantea un abismo de dudas sobre las consecuencias legales de una acción armada en una situación límite.

La flota española, y España, como parte contratante de los diferentes acuerdos internacionales, tiene unos derechos de pesca legalmente establecidos en aguas internacionales. No se trata, por lo tanto, de recursos de Somalia. Tanto en este caso como en el de aquellos países con los que la UE tiene

acuerdos, es la Administración la que dice a las empresas pesqueras cuánto y dónde pueden pescar. Y lo hacen así porque anteriormente les habían dicho dónde no podían pescar.

Es decir, que el hecho de que la flota española se encuentre en el Índico es consecuencia en gran parte de las medidas de gestión en otras zonas más cercanas, también impuestas por las Administraciones y entendidas como necesarias por el sector.

Por otra parte, la flota cumple con funciones sociales o económicas, como es la del suministro de alimento para las personas y la provisión de materia prima para las industrias de transformación.

Por mucho que desde algunas instancias políticas se haya querido decir estos días que el de los piratas es un problema privado, que afecta a unas empresas privadas y que el Estado no tiene por qué meterse, lo cierto es que hay circunstancias que hacen que el conflicto trascienda este ámbito.

Si bien algunos políticos han querido cargar toda la responsabilidad en la empresa armadora, lo cierto es que lo que se pide es que el Ejército español defienda a unos trabajadores

## Trabajadores españoles, de empresas españolas que capturan un recurso de España

españoles, que trabajan en empresas españolas y que se dedican a la captura de un recurso español, independientemente de que esté a miles de kilómetros del territorio del Estado.

Los trabajadores que allí se encuentran solo pueden confiar la garantía de sus derechos y su seguridad al Estado en el que están nacionalizados y que les ha concedido el derecho de trabajar allí.

En los repartos de cuotas, la distribución se hace entre los Estados. A España (a través de la UE y de las Organizaciones Regionales de Pesquerías) le corresponde una parte del acceso a esos recursos, y es la Administración española la que dice quiénes y cómo pueden acceder a esos recursos, que se encuentran en áreas libres de soberanía. En el caso de las aguas internacionales del Océano Índico, quien fija las condiciones es la Comisión de Tónicos del Índico, forma-

## Los trabajadores solo cuentan con su nacionalidad para reclamar derechos

da por todos los Estados con derechos en la zona. Se hace además teniendo en cuenta que se trata de especies altamente migratorias.

### 18 barcos de pabellón español

La flota atunera española en el Índico está formada por 36 buques, con una media de 30 tripulantes en cada uno de ellos. 18 de estos barcos tienen pabellón español. Otros 8 atuneros y 10 embarcaciones auxiliares, tienen pabellón de Seychelles, aunque son de empresas españolas. Estos barcos son fruto del acuerdo y de la cooperación, tanto entre empresas como entre Administraciones. Las tripulaciones están compuestas al 50 por ciento por marineros españoles y de los países ribereños. Generalmente, esta circunstancia es consecuencia de las condiciones de los acuerdos internacionales suscritos por la Unión Europea. ⚓

## Garantías constitucionales

- Los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social. (Artículo 14)
- Todos tienen derecho a la vida y a la integridad física y moral. (Artículo 15)
- Toda persona tiene derecho a la libertad y a la seguridad. (Artículo 17)
- El Estado velará especialmente por la salvaguardia de los derechos económicos y sociales de los trabajadores españoles en el extranjero y orientará su política hacia su retorno. (Artículo 42)
- Las Fuerzas y Cuerpos de seguridad, bajo la dependencia del Gobierno, tendrán como misión proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades y garantizar la seguridad ciudadana. (Artículo 104)

El "Alakrana" fotografiado durante el secuestro por un avión del Ejército español.

