



A/A Sra. Magda Kopczyńska
Directora General de Movilidad y Transporte, Comisión Europea
DG MOVE, J.-A. Demot, 24-28. B –1040 Bruselas

A/A Sra. Charlina Vitcheva
Directora General de Asuntos Marinos y Pesca, Comisión Europea
DG MARE, J-II 99 B-1000 Bruselas

Madrid, 20 de enero de 2026

Ref.: R-10-Ej.19 (2025-2026)/WG5

Asunto: Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo y refundición de la Directiva de seguridad para buques de pesca

Estimadas Directoras Generales Kopczyńska y Vitcheva:

Nos dirigimos a ustedes en relación con el Acuerdo de la Organización Marítima Internacional (OMI) de Ciudad del Cabo para la seguridad de los buques de pesca y su papel fundamental para la mejora de las normas de seguridad para tripulaciones de pesca y para alcanzar la igualdad de condiciones a nivel mundial.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo: Situación

Adoptado en 2012, el Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo tiene como objetivo que los buques de pesca comercial de eslora igual o superior a 24 metros sean un lugar de trabajo seguro, de proa a popa. También se espera que contribuya a la lucha contra las actividades de pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), dado que los buques que practican la pesca ilegal tienden a ignorar las normas básicas de seguridad, a carecer del equipamiento adecuado y a no respetar las condiciones mínimas de trabajo a bordo, tal y como se reconoció en 2019 en la Conferencia Ministerial de la OMI celebrada en Torremolinos sobre la seguridad de los buques de pesca y la pesca INDNR y en el Grupo de Trabajo ad hoc conjunto FAO/OMI/OIT.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo contiene diez capítulos que establecen normas clave relativas a, entre otras cosas, la construcción de buques y la navegabilidad asociada, la normativa de seguridad contra incendios, los dispositivos de salvamento, los procedimientos de emergencia y las radiocomunicaciones. El Acuerdo de Ciudad del Cabo marca el tercer intento desde 1977 de establecer un marco internacional de seguridad vinculante para los buques de pesca y los pescadores. A diferencia de los trabajadores del mar, que se han beneficiado durante décadas de la protección que les otorgaba el Convenio de la OMI para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS) de 1974, los pescadores todavía carecen de normas comparables a nivel mundial, una brecha que existe desde hace mucho tiempo y que resulta inaceptable. Sin embargo, la UE rápidamente transpuso el Convenio original a través de la Directiva 97/70/CE del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros.

Para su entrada en vigor, al menos 22 Estados han de ratificar el Acuerdo y declarar una flota combinada de 3.600 buques de pesca comercial de eslora igual o superior a 24 metros, capaz de operar en alta mar. Se alcanzó el primer umbral cuando Namibia se adhirió al Acuerdo el 5 de diciembre de 2024. Con 25 Estados y 3.016 buques declarados hasta la fecha, solo faltan unos 500 para que el Acuerdo entre en vigor. La UE controla de manera colectiva más de 6.000 buques de eslora igual o superior a 24 metros, lo que significa que los Estados miembros de la UE podrían por sí solos conseguir que el Acuerdo entrara en vigor.

La Decisión 2014/195/UE del Consejo autorizaba e invitaba a los Estados miembros de la UE a ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo antes de 2016. Desgraciadamente, solo nueve Estados miembros lo han hecho hasta la fecha: Bélgica, Croacia, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Países Bajos, Portugal y España, y no se ha producido ninguna adhesión por parte de ningún otro Estado miembro desde la de Portugal en marzo de 2023.

Teniendo en cuenta que la UE es el mayor importador de productos del mar del mundo y, colectivamente, uno de los mayores Estados de pabellón, resulta fundamental que todos sus Estados miembros, ya sean Estados de pabellón o de comercialización, ratifiquen el Acuerdo de Ciudad del Cabo para asegurar a los consumidores que se minimizan los riesgos vitales que asumen los pescadores cuando se disponen a capturar peces y otros productos del mar. Al hacerlo, los Estados miembros de la UE tendrían un papel fundamental al allanar el camino para que el Acuerdo entre en vigor y, así, salvaguardar y proteger la seguridad y el bienestar de los pescadores en el mundo.

Esto es crucial. La OIT reconoce la pesca como una de las profesiones más peligrosas del mundo, algo que ya se destacó en un estudio publicado en noviembre de 2022 por la FISH Safety Foundation.¹ Según este estudio, se estima que cada año se producen más de 100.000 fallecimientos relacionados con la pesca y la acuicultura en el mundo; por lo que estamos hablando de cerca de 300 muertes al día en el mundo. Europa (incluidos los países del EEE y Reino Unido) se encuentra en una posición mucho mejor, pero sigue sin ser inmune a la mortalidad de los pescadores, con una tasa de mortalidad media estimada de 76 pescadores cada 100.000.

Por ello, el LDAC recomienda a la Comisión Europea que haga un llamamiento a los Estados de pabellón de la UE para que se adhieran al Acuerdo de Ciudad del Cabo y, al hacerlo, declaren todos los buques admisibles con una eslora igual o superior a 24 metros.

Además de mejorar la seguridad de los pescadores en el mar, la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo ayudaría a garantizar la igualdad de condiciones para todos los buques de pesca —que operan en las mismas aguas y tienen como objetivo los mismos mercados— y la competitividad del sector pesquero comunitario, tal y como destacaron varias partes interesadas en nuestro dictamen titulado “Recomendaciones para lograr la igualdad de condiciones (LPF) para los productos pesqueros comunitarios y no comunitarios” de mayo de 2021 y el Parlamento Europeo.^{2,3,4} Las normas mínimas de seguridad a nivel mundial serían sin duda de aplicación a bordo de los buques comunitarios y no comunitarios, tanto en aguas de la UE como fuera de ella, y para beneficio tanto de los ciudadanos comunitarios como no comunitarios en el mundo. Esto reviste especial importancia para la UE en su condición de mayor mercado de importaciones de productos procedentes de animales acuáticos, según el informe de la FAO de 2024 titulado El estado mundial de la pesca y la acuicultura (SOFIA 2024).

¹ S. Willis and E. Holliday, Triggering Death: Quantifying the True Human Cost of Global Fishing (FISH Safety Foundation, 2022), <https://the-human-cost-of-fishing.org>

² https://ldac.eu/images/EN_LDAC_Advice_LPF_25May2021.pdf.

³ Parlamento Europeo, Opciones políticas para reforzar la competitividad del sector pesquero y acuícola de la UE (2024) [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/747292/IPOL_STU\(2024\)747292_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/747292/IPOL_STU(2024)747292_EN.pdf)

⁴ Parlamento Europeo, Resolución del 18 de enero de 2024 sobre las repercusiones de la pesca ilegal en la seguridad alimentaria: papel de la Unión Europea (2023/2027(INI)), https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2024-0043_EN.pdf

La activación de la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo también llevaría a una futura actualización de la Directiva 97/70/CE (Directiva de seguridad para los buques de pesca) para incluir las últimas normas y prácticas internacionales, dado que algunas disposiciones se basan en el Protocolo de Torremolinos de 1993. La entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo podría también reforzar los incentivos basados en el mercado para el cumplimiento, lo que garantizaría que los productos pesqueros que llegan al mercado comunitario proceden de buques que cumplen las normas de seguridad reconocidas a nivel internacional.

Recomendaciones

- 1. El LDAC hace un llamamiento a todos los Estados de pabellón de la UE para que ratifiquen sin demora el Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo, con el fin de completar la ratificación en un plazo establecido, por ejemplo antes de 2027, cuando se cumplirían 15 años de su adopción en el seno de la OMI.**
- 2. El LDAC invita a todos los servicios pertinentes de la Comisión Europea (por ejemplo, MOVE, SEAE, INTPA, MARE, EMPL, etc.) a adoptar un papel de liderazgo internacional en la defensa de la ratificación mundial del Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo, que incluya diálogos multilaterales y bilaterales con naciones pesqueras clave y Organizaciones regionales de ordenación pesquera (OROP).**
- 3. El LDAC invita a la Comisión Europea a actualizar la Directiva 97/70/CE en consonancia con el Acuerdo de la OMI de Ciudad del Cabo inmediatamente después de su entrada en vigor.** La Directiva se basa en el ahora sustituido Protocolo de Torremolinos de 1993, antecesor del Acuerdo de Ciudad del Cabo, y, por ello, algunas definiciones y disposiciones relativas a reconocimientos y certificados no están actualizadas. En este sentido, el anexo que figura a continuación ofrece una visión general de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos que se actualizaron en el Acuerdo de Ciudad del Cabo y de los cambios resultantes que podrían introducirse en la Directiva 97/70/CE para prepararla para el futuro, para cuando el Acuerdo de Ciudad del Cabo entre en vigor.
- 4. El LDAC invita a la Comisión Europea a analizar si, en dicha actualización, sería necesario aumentar el tonelaje y la potencia de los buques comunitarios.**

Le agradecemos de antemano su atención y esperamos impacientes su respuesta.

Atentamente,



Iván López

Presidente del LDAC

Anexo

Visión general de las modificaciones realizadas al Protocolo de Torremolinos de 1993⁵, disposiciones correspondientes de la Directiva 97/70/CE e indicaciones sobre si es necesario modificar las mismas

Criterios	Disposiciones del Acuerdo de Ciudad del Cabo	Disposiciones de la Directiva 97/70/CE	¿Es necesario modificar la Directiva?
I – GENERALIDADES			
Aplicación			
- Aplicación del anexo	I/1(1)	Artículo 1 y 3(3), Anexo I	No.
- Equivalencias GT/eslora	I/1(2)-(3)		No.
- Aplicación progresiva	I/1(4)-(5)		No.
- Exención de reconocimientos anuales	I/6(6)		Sí.
Definiciones			
- Tonelaje bruto	I/2(22)		No.
- Fecha de aniversario	I/2(23)		Sí.
- Zona común de pesca	I/2(24)		Sí.
Exenciones	I/3(3)	Artículo 4	Sí. ⁶
Exenciones	I/3(4)		Sí.
Inspección y peritaje	I/6(1)-(4)	Artículo 6	Sí.
Reconocimiento de dispositivos de salvamento y otros equipos	I/7(1)-(3)	Artículo 6	Sí.
Reconocimiento de instalaciones de radio	I/8(1)-(3)	Artículo 6	Sí.
Reconocimiento de estructura, maquinaria y equipo	I/9(1)-(3)	Artículo 6	Sí.
Mantenimiento de las condiciones tras el reconocimiento	I/10(1)-(3)		Sí.
Emisión o refrendo de certificados	I/11(1)	Artículo 6	Sí.
Emisión o refrendo de certificados por otra parte	I/12		Sí.
Duración y validez de los certificados	I/13(1)-(8)	Artículo 6	Sí.
Modelos de certificados e inventarios del equipo	I/14)	Anexo V	Sí.
Disponibilidad de certificados	I/15		Sí.
Aceptación de certificados	I/16		No.
Privilegios	I/17		No.
V - PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS Y EQUIPO CONTRA INCENDIOS			
Generalidades	I/1(1)-(2)		No.
VII - DISPOSITIVOS Y SISTEMAS DE SALVAMENTO			
Cantidades y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	VII/5(5)-(7)		No.
IX - RADIOCOMUNICACIONES			
Aplicación	IX/1(2)		No.
Apéndice - CERTIFICADOS E INVENTARIO DEL EQUIPO			
1 Modelo de certificado de seguridad para los buques de pesca		Anexo V	Sí.
2 Modelo de certificado de exención		Anexo V	Sí.
3 Modelo de suplemento del certificado		Anexo V	Sí.

⁵ Tal y como se adoptaron en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

⁶ Conviene destacar que las exenciones previstas en las disposiciones I/1(6) y I/3(3) del Acuerdo de Ciudad del Cabo no se aplicarán a los buques de pesca de la UE ni a los de terceros países que operen en aguas comunitarias, véase [Decisión 2014/195/UE del Consejo](#).

internacional de seguridad del buque de pesca			
---	--	--	--