



EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018

Revisión y actualización Daniel Molina Carranza

EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018

EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018

Revisión y actualización efectuada por el Perito Pesquero y Capitán de Pesca Daniel Molina Carranza



Molina Carranza, Daniel

El problema de la seguridad en la pesca argentina 2006-2018 / Daniel Molina Carranza. 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2019. 182 p.; 23 x 15 cm.

ISBN 978-950-899-151-5

1. Actividad Pesquera. 2. Plataforma Continental. 3. Ley de Navegación. I. Título. CDD 639.2

Imagen de tapa: Cortesía Sealane

Diseño y diagramación Guillermo P. Messina





© 2019 Centro Naval Florida 801 (1005) Buenos Aires, República Argentina. Queda hecho el depósito que marca la Ley 11.723.

Está prohibida la reproducción total o parcial. No puede ser reproducido ni transmitido en ningún medio electrónico o mecánico, incluyendo las fotocopias, grabaciones o cualquier sistema de acumulación y reproducción de información, sin autorización por escrito del Editor.

All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmited in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying or any information storage and retrieval system, without permission in righting from the Publisher.

Impreso y editado en Argentina.

Dedicado a toda la Comunidad Pesquera, a los que navegan, a los que los cuidan, a los que operan en el muelle, a los que procesan el pescado en las plantas, a quienes lo comercializan, a sus familias y a todos los que con el esfuerzo diario ayudamos a que nuestra Patria crezca.

Hay actividades humanas que son de siempre, anteriores a la historia. Tan constante son, que cuando falta información de ellas, se las supone.

Los tipos que las encarnan atraviesan inalterables los siglos y las edades. Guerreros, campesinos, hechiceros, no necesitan definición: son iguales a si mismo, fieles a su tarea. Así son los pescadores.

Carlos Mazzoni en su libro Paréntesis pesquero

"No hay quien pueda, no hay quien pueda con la gente marinera, marinera, pescadora no hay quien pueda por ahora."

"El pescador no descansa nunca para poderse alimentar, hoy carece de pescado, luego de sal, no sé yo la causa de esto, sino se de aguantar."

"¡Ay marinero! ¡Ay marinero! ¿Por qué te hiciste pescador? La ambición del dinero me atrapó como un arpón."

Daniel Molina Carranza en su cuento breve "El pescador"

Índice

INT	RODUCCION	13
A-	LA CONSTRUCCION, EL EQUIPAMIENTO DE BUQUES	•
	PESQUEROS Y LA NORMATIVA DE SEGURIDAD	20
1-	NORMAS NACIONALES	
	1.1- Ley 20.094 de la Navegación y sus actualizaciones	20
	1.2- Ley 18.398, "Ley General de la Prefectura Naval Argentina"	2.1
	y sus modificaciones	
	1.3- Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE)	
	1.4- Ordenanzas Marítimas	
	1.5- Disposiciones RPOL	
	1.6- Convenios Internacionales	
	1.7- Situación actual	
	1.8- La flota pesquera mundial.	31
2-	NORMAS INTERNACIONALES	22
2-	2.1- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar	32
	(SOLAS)	2 2
	2.2- El Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los	32
	buques pesqueros, de 1977 y su modificación por el protocolo	22
	2.3- El Protocolo de Torremolinos actualización 1993	
	2.4- Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implementación de las	55
	disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993/1997	35
	2.5- OMI Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con	
	cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta	36
	cuotera de estota inferior a 12 metros y los cuques pesquetos on cuotera	
3-	OTROS DOCUMENTOS	37
	3.1- Dotaciones de Seguridad en los Buques Pesqueros	
	3.2- Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros	
	3.3- Directrices FAO-OIT-OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la	
	construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños	40
	3.4- Otros organismos intervinientes en la pesca (CFP- INIDEP)	41
	3.5- Otros instrumentos OMI de obligado cumplimiento	42
	3.6- Comentarios	
	3.7- Conclusiones	42
B-	EL MEDIO OCEANICO, EL CONCEPTO DE PLATAFORMA	
	CONTINENTAL, LA "MILLA 201" Y EL ACUERDO DE NUEVA YORK	43
	1- Plataforma continental	
	2- Acuerdo de Nueva York	
	3- La Argentina y el Acuerdo de Nueva York	
	4- La "Milla 201"	48

C-	LA	S CONDICIONES AMBIENTALES DEL MAR ARGENTINO	
	1-	Características generales	51
		1.1- Condiciones ambientales	51
		1.2- Circulación atmosférica y oceánica	51
	2-	Corrientes oceánicas.	
	3-	Circulación oceánica.	53
	4-	Mareas.	53
	5-	Temperatura del agua.	53
	6-	Hielos.	
	7-	Meteorología.	54
	8-	Ciclones.	55
	9-	Temporales.	55
	10-	Vientos.	
	11-	Nieblas.	57
	12-	Tormentas Eléctricas.	58
	13-	La navegación.	59
	14-	Conclusiones	59
D-	т л	SEGURIDAD DEL PERSONAL DE LA PESCA	(0
D-	LA 1-		
	2-	Accidentes y lesiones en la Industria Pesquera. La Flota pesquera argentina	01
	2- 3-		
	-	Siniestros a bordo de los buques pesqueros	
	4-		
	5-	Accidentes no mortales	
	6-	Factores del trabajo a bordo relacionado con la inseguridad	
	7-	Riesgos y medidas preventivas más comunes	
	8-	La Seguridad en el procesamiento del pescado a bordo	
	9-	Instrucción y Adiestramiento en Seguridad Personal	
		La seguridad en la Flota Pesquera Argentina	
		Comisión de Investigación de Accidentes y Siniestros en otros países	
		Factores de pérdida de estabilidad	
	13-	Conclusiones	74
Е-	LA	CAPACITACION Y EL ADIESTRAMIENTO DE LAS DOTACION	NES
		BUQUES PESQUEROS	
	1-		
	2-	Convenio STCW-F-95	
	3-	El Código STCW-F-95 y la República Argentina	
	4-	Apreciación sobre las conclusiones obtenidas	
	5-	Acciones recomendadas	

ANE	XOS	83
I-	ESTADISTICAS DE SINIESTROS Y ACCIDENTES OCURRIDOS EN BUQUES PESQUEROS ARGENTINOS DESDE EL AÑO 2000 A JUNIO 2017	85
	DECINAVE TUTLI O 2 CADITUI O 4	
II-	REGINAVE – TITULO 3 CAPITULO 4 – DE LOS BUQUES PESQUEROS	00
	DE LOS BUQUES FESQUEROS	00
III-	ORDENANZAS MARITIMAS	92
	3.1- Régimen técnico del buque	
	3.2- Régimen administrativo del buque	
	3.3- Régimen operativo del buque	
	3.4- Régimen del personal de la Marina Mercante	
	3.5- Régimen para la protección del medio ambiente	96
	3.6- Régimen de comunicaciones para la seguridad de la navegación	97
	3.7- Régimen policial	98
IV-	REGLAS DEL CAPITULO V DEL CONVENIO SOLAS 1974	
	"SEGURIDAD DE LA NAVEGACION"	
	4.1- Disposiciones técnicas	
	4.2- Reglas del Capítulo V	101
V-	CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007	102
v -	Parte I: Definiciones y ámbito de aplicación	
	Parte II: Principios generales	
	Parte III: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros	
	Parte IV: Condiciones del servicio	
	Parte V: Alojamiento y alimentación	
	Parte VI: Atención médica, protección de salud y seguridad social	
	Parte VII: Cumplimiento y control de la aplicación	
	Parte VIII: Enmiendas a los anexos I, II y III	
	Parte IX: Disposiciones finales	126
	Anexo I: Equivalencias de medidas	
	Anexo II: Acuerdo de trabajo del pescador	
	Anexo III: Alojamiento a bordo de los buques pesqueros	
VI-	CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACION TITULACION Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE BUQUES PESQUEROS STCW-F-1995 6.1- Estructura y objetivos del convenio	143 143 143 150
	Capítulo IV – Guardias	

10 11

VII-	ESTADO JURIDICO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES OMI		
	(Informe realizado por la Prefectura Naval Argentina)		
	Estado Jurídico de los Convenios Internacionales OMI		
	Otros instrumentos OMI de obligado cumplimiento	163	
	Convenios ratificados por la Argentina que han entrado en vigor	166	
	Convenios en vigor no ratificados por la Argentina	167	
	Convenios ratificados por la Argentina que no han entrado en vigor		
	Convenios no ratificados por la Argentina que no están en vigor		
	Glosario de abreviaturas		
VIII.	CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA		
	LA SEGURIDAD DELOS BUQUES PESQUEROS	174	
IX-	OMI. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD PARA LOS BUÇ	OUES	
	PESQUEROS CON CUBIERTA DE ESLORA INFERIOR A 12 M	-	
	Y LOS BUQUES PESQUEROS SIN CUBIERTA		
DIDI	JOGRAFIA	191	
שמוטב		1 0 1	

INTRODUCCIÓN

Hace doce años, los miembros del Comité de Pesca del Centro Naval, realizamos un trabajo titulado "El problema de Seguridad en la Pesca Argentina", con el objetivo de difundir la grave problemática de la pesca y formar conciencia de la necesidad de solución de la misma. Dicho trabajo fue publicado por el Centro Naval.

Esa publicación tuvo una amplia repercusión en el medio pesquero, que quedó demostrada, por ejemplo en que la Provincia de Buenos Aires realizó su propia publicación del contenido, para ser difundido en el ámbito de la pesca bonaerense y también en que los gremios la usaron para trabajar en el mejoramiento de los temas de seguridad y capacitación de los oficiales y la marinería.

Habiendo pasado más de una década, me propuse efectuar una revisión y actualización de dicha publicación. Además dada su importancia incluir la ampliación de la plataforma marítima y su incidencia en la pesca, como así también profundizar el aspecto de la milla 201 y el control de la pesca sobre las especies traszonales.

También he ampliado los anexos, por ejemplo el estado actualizado de accidentes en la pesca y la situación de los tratados internacionales, de los cuales La Argentina ha firmado varios que luego no ha refrendado.

Los numerosos accidentes que involucran a buques pesqueros y a sus tripulantes, tanto en la flota argentina como en las extranjeras, hacen oportuno formular un llamado de atención a todos los integrantes del sector, en especial a los armadores y a los organismos estatales de control y formación profesional. Esto desafortunadamente no ha cambiado, la pesca comercial sigue siendo sin duda una de las actividades más peligrosas. Es imprescindible que vuelquen sus mayores esfuerzos en resolver estos problemas de seguridad.

La actividad pesquera presenta a nivel mundial un alto índice de siniestralidad, con muchos trabajadores muertos o incapacitados en forma permanente, debido a accidentes ocurridos en el desarrollo de sus tareas.

La Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) han estudiado este tema en profundidad, pero no siempre sus recomendaciones son adoptadas por las naciones que las integran, aún por aquellas que tienen una gran cantidad de buques y hombres dedicados a la pesca.

Según reflejan las estadísticas mundiales, la tasa de mortalidad es muy elevada en comparación con otras profesiones. Si bien los siniestros de buques son la causa más importante de muerte para los pescadores, existen a bordo otras causas, como son los accidentes de trabajo y las enfermedades graves, que también pueden derivar en pérdidas de vidas. En este sentido, uno de los mayores problemas es la escasa o nula información pública de los países pesqueros sobre incidentes de este tipo. Muchas naciones niegan o minimizan su información, sin tener en cuenta que con los datos que pudiera haber aportado se podría disponer de estadísticas e identificar los problemas fundamentales, para luego sacar conclusiones importantes y darles solución.

En nuestro país la seguridad no afecta por igual a todas las embarcaciones, por cuanto las más pequeñas, artesanales, de rada o ría, y costeras de reducida eslora y tonelaje, son las que sufren más los problemas de seguridad, fundamentalmente por su escasa defensa contra los embates del mar y porque muchas veces no se les realiza el mantenimiento adecuado, ni se las controla, tripula u opera debidamente.

Con sólo comparar las estadísticas disponibles, que no siempre reflejan la verdadera dimensión del problema, los accidentes mortales acaecidos en la industria pesquera a nivel mundial, superan con facilidad a muchas otras ocupaciones que generalmente se consideran más riesgosas. Incluso en los países más adelantados en cuestiones tecnológicas, la tasa de mortalidad es marcadamente superior a la que presentan la mayor parte de las actividades laborales de tierra firme, llegando a relaciones muy altas entre una y otras.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha estimado que en el mundo ocurren por año 24.000 accidentes mortales en el sector pesquero. Según la ONU, se considera que 120.000.000 de personas, entre formales e informales, trabajan en la industria pesquera, aunque sólo la mitad 60.000.000 se encuentran registradas.

Si consideramos todos los accidentes laborales que ocurren en el mundo, el 7% de las víctimas mortales pertenecen a la industria pesquera, a pesar de que este sector representa menos del 1% de la fuerza laboral mundial.

De los 24.000 pescadores y personas relacionadas con la pesca que

fallecen cada año, y de los que resultan gravemente heridos, incluso de modo permanente, se desprende que la pesca y las actividades relacionadas con ella, se encuentran entre las profesiones más peligrosas. Se da el caso de la genta que trabaja en las piscifactorías sufren a menudo graves problemas de salud, debido a la exposición a sustancias químicas tóxicas.

Mucha de esa gente no pueden satisfacer las necesidades básicas de su familia, tales como: comida, ropa, vivienda y educación. Algunos pescadores son golpeados, abandonados a su suerte o arrojados por la borda, según el informe de la relatora especial de la ONU sobre derechos humanos, Hilal Elver.

En los países en desarrollo, los escasos datos disponibles muestran tasas de mortalidad entre 10 y 100 veces superiores a las europeas, aunque debe mencionarse que en muchos casos la información suministrada es escasa e incluso existen países en los que no se cuenta con registros y mucho menos con estadísticas.

Por esta razón, en noviembre de 2017 la OIT ha dado un fuerte impulso al trabajo en la pesca gracias al Convenio 188, que tiene la intención de mejorar las condiciones de seguridad de los trabajadores para cualquier tipo de pesca comercial, estableciendo normas básicas de trabajo. El Convenio entró en vigor luego de que diez estados miembros de la OIT lo ratificaran.

El sector ha experimentado un considerable crecimiento en los últimos años. Según la FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y Agricultura,) la mayoría de las estadísticas oficiales indican que 60 millones de personas registradas participaban en el sector primario de la pesca de captura y la acuicultura en 2016: de ellos, 20 millones en la acuicultura y 40 millones en la pesca.

La proporción de personas que se dedicaban a la pesca de captura disminuyó del 83% en 1990 al 68% en 2016, mientras que la de las personas que se dedicaban a la acuicultura aumentó en consecuencia del 17% al 32%.

En 2016, el 85% de la población mundial empleada en los sectores de la pesca y la acuicultura se encontraba en Asia, seguida por la población de África (10%), América Latina y el Caribe constituyen el 4%. Las tendencias del número de personas empleadas en los sectores primarios de la pesca y la acuicultura varían en función de la región. Europa y América del Norte han experimentado los mayores descensos proporcionales

del número de personas que participan en ambos sectores, especialmente en la pesca de captura. Por el contrario, en África y Asia, con un crecimiento demográfico mayor y con poblaciones activas en el sector agrícola en ascenso, se ha registrado una tendencia generalmente positiva en el número de personas que se dedican a la pesca de captura y tasas de incremento aún mayores en las que se dedican a la acuicultura.

De la cantidad de pescadores que trabajan en embarcaciones de captura en su gran mayoría lo hacen en embarcaciones de menos de 24 metros de eslora.

Otro dato estadístico estima que en 2016 las mujeres representaron alrededor del 14% de todas las personas dedicadas directamente al sector primario de la pesca y la acuicultura, en comparación con el 15,2% de media registrado en el período comprendido entre 2009 y 2016. El descenso se podría atribuir parcialmente a la disminución de la presentación de informes desglosados por sexo.

Las mujeres trabajan mayormente en empresas procesadoras de pescados, con poca protección durante numerosas horas del día, en entornos húmedos. Además se les pide a los niños que trabajen para ayudar a su familia, pero a menudo son explotados como mano de obra barata en los barcos de pesca, sin tener en cuenta los peligros que comporta el trabajo.

Los trabajadores migrantes en particular suelen ser objeto de trata, y se ven obligados a trabajar en barcos de pesca, atrapados en el mar sin paga y sin contacto con su familia, cuando no abandonados en puerto extranjero o incluso arrojado por la borda.

Según un informe de la OIT «el sistema tradicional de remuneración en el sector pesquero es un porcentaje del valor de la captura». Esto obviamente anima a los pescadores a mejorar la productividad trabajando con la tripulación menos numerosa posible y haciendo turnos muy largos. «La falta de un salario mínimo para los pescadores y la imprecisión asociada a los ingresos de la pesca pueden hacer que algunos pescadores trabajen más y asuman riesgos innecesarios». Las largas jornadas conllevan fatiga, que es un problema crónico en muchas partes del sector.

Además, "muchos pescadores, particularmente los asiáticos, trabajan en mares lejanos en buques abanderados en países distintos del suyo". También parece, señala el informe de la OIT, que "puede existir una modesta tendencia a matricular buques bajo pabellones de conve-

niencia, algunos de los cuales han tenido históricamente elevadas tasas de siniestralidad referidas a buques mercantes. Esto puede ser debido en parte para evitar la normativa sobre seguridad y de otro tipo".

Para agravar el problema en muchos países, las normas relativas a la seguridad sólo son de aplicación a los grandes buques, y las embarcaciones pequeñas quedan fuera de ese control.

De igual modo son motivos de preocupación: el trabajo forzado, la trata de personas y la explotación de migrantes que ya hemos tratado.

Afortunadamente nuestro país está lejos de sufrir estos problemas de explotación, pero muchos de los pesqueros asiáticos que operan en la milla 201 son un muestrario de incumplimiento de las normas mínimas de trabajo decente a bordo.

Por otro lado existen países cuyas normativas de construcción de pesqueros son deficientes y otros que directamente carecen de ellas, por lo cual son propensos a que sus buques sufran siniestros y accidentes que podrían disminuirse, adoptando y aplicando las normas que sobre seguridad han establecido, con excelente criterio, los organismos internacionales.

Los pescadores a menudo parecen no conocer ni están dispuestos a admitir los riesgos inherentes a su ocupación. Además de la gran cantidad de estudios que demuestran la disposición al riesgo de los pescadores, se informa que los pescadores son más propensos a sufrir lesiones mortales en tierra en comparación a miembros de otras profesiones. En un estudio canadiense sobre la "jerarquía de las preocupaciones", los pescadores de alta mar pusieron de manifiesto que sus mayores preocupaciones se centran en el agotamiento de las poblaciones de peces y la pérdida potencial de trabajo, etc.; sólo mencionan el temor a accidentes en el trabajo en la parte inferior de sus preocupaciones.

Los accidentes relacionados con los pescadores son más frecuentes en relación al tiempo que éstos tienen como tripulantes o pescadores, y el riesgo de un accidente fatal se triplica si el navegante tiene más de 10 años en ese trabajo. Las posibles explicaciones atribuyen que los tripulantes más experimentados suelen confiarse de las tareas peligrosas, siendo más propensos a correr riesgos. Además, los tripulantes más jóvenes tienen mayores probabilidades de haber recibido entrenamiento sobre seguridad en comparación de los mayores.

En nuestro país se ha producido recientemente una nutrida serie de graves accidentes en la actividad pesquera marítima. En 16 años, 86 muertes y 41 buques hundidos, es un número demasiado grande (VER ANEXO I).

Esta realidad indica que es preciso profundizar en la investigación de las causas que los motivaron. Para arribar a buen puerto, es preciso trabajar con determinación y rigor profesional, como requisitos indispensables para su cabal conocimiento y pronta determinación de las acciones que resulten pertinentes para evitar que los accidentes vuelvan a ocurrir o para minimizar sus consecuencias.

Desafortunadamente no se ha avanzado absolutamente nada en la investigación de los accidentes y en la máquina burocrática de la justicia, duermen las causas y no se las investiga. Los juzgados tampoco están preparados y usan como peritos a personal de la Prefectura Naval, lo que los transforma en juez y parte.

Es sabido que si se carece de estos elementos de juicio tan importantes y necesarios, que deben derivarse de las actuaciones judiciales y de los peritajes que en cada caso tengan lugar, no pueden atribuirse responsabilidades ni proponerse acciones correctivas.

En la madrugada del 17 de junio de 2017 se produjo el naufragio del buque pesquero *Repunte*, un pesquero de cerco modificado a arrastrero con más de 50 años en la pesca. El hundimiento se produjo a unas 35 millas náuticas del puerto de Rawson y como saldo de lo ocurrido hubo dos sobrevivientes, tres muertos y siete desaparecidos. El hundimiento del *Repunte* en nuestras aguas es un punto de inflexión en esta desidia. Las familias de los muertos no aceptan caer en el limbo de investigaciones mal hechas o directamente no realizadas. Por ser éste el accidente con mayor número de víctimas y por existir una justificada duda sobre las condiciones de estructura y mantenimiento en las cuales se encontraba el buque, se ha producido un interés positivo en la opinión pública sobre las condiciones en las cuales se encuentra la flota pesquera, sobre la capacitación de las tripulaciones, sobre las condiciones de trabajo a bordo y sobre el apoyo que se puede esperar en la predicción de las condiciones hidrometeorológicas y en el funcionamiento del servicio de salvamento ante un evento de búsqueda y rescate.

Muchas de las deficiencias que dan lugar a tasas elevadas de accidentes en la pesca, con su consecuente perjuicio en vidas humanas y bienes materiales, pueden ser resueltas o disminuidas sin que sean necesarias grandes inversiones. A tal fin, será requisito indispensable desarrollar una acción coordinada por parte de todos los actores involucrados, proponer y establecer normas preventivas, asegurar su cumplimiento y hacer más eficientes los instrumentos empleados para la obtención de información, la compilación de datos, la investigación y el peritaje de accidentes, la difusión de las conclusiones a que se arribe y la formulación de estadísticas.

Esta ecuación no podría resolverse sin avanzar sobre otros factores que no guardan relación directa con los detalles de construcción y equipamiento de los buques pesqueros, acabadamente tratados en el Protocolo de Torremolinos y también en las Ordenanzas de la Prefectura Naval Argentina y últimamente en las Recomendaciones de la OMI sobre seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior 12 metros y buques pesqueros sin cubierta de cualquier eslora. Estas recomendaciones son el resultado de la continua colaboración entre la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), en relación con la seguridad de los buques pesqueros.

El presente trabajo, procura contribuir a la resolución del conflicto de la seguridad en la pesca. Con esa finalidad, avanza sobre la consideración de los principales factores condicionantes, aquellos que hacen de la actividad una tarea riesgosa, con el propósito de identificarlos.

Analizarlos, determinar las medidas correctivas que puedan ser adoptadas para hacerla más segura y proponer las recomendaciones pertinentes, que tiendan a complementar las normas existentes. Este es un primer paso en la tarea dirigida a modificar las condiciones de trabajo a bordo de los barcos pesqueros argentinos, disminuir la cantidad de siniestros y accidentes y consecuentemente minimizar su alto costo en vidas humanas y bienes.

Los factores principales que condicionan la seguridad de los buques pesqueros y que serán analizados en este trabajo son:

- a) La construcción, el equipamiento, el control por la Autoridad de Aplicación de los buques pesqueros y la normativa de Seguridad.
- b) Las condiciones de trabajo a bordo.
- c) La capacitación y el adiestramiento de las tripulaciones de los buques pesqueros.
- d) Las condiciones ambientales del mar argentino.

Se han excluido de él cuestiones tales como la búsqueda y rescate, el régimen de seguro por lesiones y accidentes y otros temas conexos que si bien guardan relación con la seguridad en la pesca, no resultan factores que incidan en forma directa sobre la ocurrencia de accidentes, siniestros y naufragios de los buques.

A - LA CONSTRUCCIÓN, EL EQUIPAMIENTO, EL CONTROL POR LA AUTORIDAD DE APLICACIÓN, DE LOS BUQUES PESQUEROS Y LA NORMATIVA DE SEGURIDAD

A fin de otorgar seguridad, las normas que enmarcan la construcción y el equipamiento de los buques pesqueros son:

1 – NORMAS NACIONALES

1.1 - LEY 20.094 DE LA NAVEGACION

La Ley de la Navegación hace referencia en varios de sus artículos a la construcción y equipamiento de los buques y a la seguridad que ellos deben ofrecer.

Al respecto, en el Capítulo II – Sección III, que trata de la construcción, modificación y reparación de buques, dice en su artículo 62, referido a las exigencias técnicas y administrativas: "La reglamentación, de acuerdo con el tonelaje, la naturaleza, la finalidad de los servicios y la navegación a efectuarse, establece las exigencias técnicas y administrativas a que se han de ajustar la construcción, modificación o reparación de buques o artefactos navales".

En el Capítulo II, Sección V, el artículo 71 - Condiciones de seguridad - dice textualmente que: "Los buques y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y las que establezca la reglamentación" y en el artículo 72 aclara que las condiciones de seguridad "... se determinarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen".

Asimismo en el artículo 73 -Vigilancia técnica – dice que: "La vigilancia técnica sobre las condiciones de seguridad de los buques y artefactos navales es ejercida por la autoridad marítima, mediante las inspeccionas ordinarias y extraordinarias que establezcan la reglamentación y las convenciones internacionales mencionadas en el art. 71".

El artículo 80 – Certificados de seguridad – dice: "La autoridad marítima otorga los correspondientes certificados de seguridad a los buques y artefactos navales que sean inspeccionados y que reúnen las condiciones de seguridad previstas en las convenciones internacionales incorporadas al ordenamiento jurídico nacional y en la reglamentación…"

El Capítulo V de la ley – Sección I – determina en su artículo 131 – Obligaciones del Capitán - que: "En su carácter de delegado de la autoridad pública, para la seguridad y salvación del buque, personas y carga, el capitán está obligado a:

- a) verificar que el buque sea idóneo para el viaje a emprender y que esté armado y tripulado reglamentariamente,
- b) verificar el buen arrumaje y distribución de los pesos a bordo y el cumplimiento de las normas de seguridad de la carga y estabilidad del buque.

Puede resumirse lo que antecede diciendo que la Ley 20.094 dispone que la Prefectura Naval, como autoridad marítima, establecerá las exigencias técnicas a que deben ajustarse la construcción y las condiciones de seguridad de los buques, de acuerdo con la reglamentación nacional y las convenciones internacionales, controlará su cumplimiento mediante inspecciones y extenderá los certificados correspondientes.

Además de lo expuesto, la ley deja clara la responsabilidad del Capitán en lo que respecta a las condiciones de aptitud de su buque para navegar, su estabilidad y el cumplimiento de las normas de seguridad de la carga.

1.2 - LA LEY 18.398, «LEY GENERAL DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA Y SUS MODIFICACIONES

La Prefectura Naval Argentina (PNA) es una fuerza de seguridad, cuya misión y funciones se definen en la Ley 18 398. Depende del Ministerio de Seguridad, y es encargada de la protección de todas las vías navega-

bles interiores y del mar Argentino; haciendo garantizar la navegación y las vidas humanas, con su poder de policía y auxiliar de la Justicia, los derechos y las obligaciones que las leyes demanden.

En la Ley 18398, el artículo 5 del Capítulo IV – Funciones –dispone que la Prefectura Naval deba cumplir en concordancia con lo dispuesto en el artículo 26, incisos 23 y 24 (Encabezamiento sustituido por art. 4º de la Ley 20.325 que modifica Ley 18.398).

- a) Como policía de seguridad de la navegación:
 - 1) Intervenir en todo lo relativo a la navegación haciendo cumplir las leyes que la rigen;
 - 2) Dictar las ordenanzas relacionadas con las leyes que rigen la navegación y proponer las que establezcan las faltas o contravenciones marítimas y fluviales y sus sanciones, siendo su autoridad de aplicación;
 - Ser órgano de aplicación en el orden técnico de los convenios internacionales sobre seguridad de la navegación y de los bienes y de la vida humana en el mar;
 - 4) Preparar el material y proponer las instrucciones a los delegados gubernamentales a las conferencias y organismos internacionales sobre navegación, y proponer los que deban representar a la Prefectura Naval Argentina;
 - 5) Dar entrada y salida a los buques, hacer cumplir su orden de colocación en los puertos, atendiendo a los giros dispuestos por la autoridad competente, y controlar la seguridad de su amarre, la del tránsito portuario y la de la navegación;
 - 6) Entender en la extracción, remoción o demolición de buques y aeronaves o sus restos náufragos, de bandera nacional o extranjera, que se hallen hundidos o encallados en aguas jurisdiccionales argentinas, constituyendo un obstáculo o peligro para la navegación marítima o fluvial, en la forma o condiciones que determinen las leyes respectivas;
 - 7) Fiscalizar los despojos de los naufragios y salvamentos, sin perjuicio de la intervención que, en su caso, corresponde a la autoridad aduanera;
 - 8) Llevar el Registro Nacional de Buques, que comprenderá el registro de matrícula de los buques argentinos y el registro de

- dominio y demás derechos reales, gravámenes, embargos o interdicciones que recaigan sobre los mismos;
- 9) Otorgar el uso y cese de bandera a los buques argentinos en cumplimiento a lo dispuesto por las autoridades pertinentes;
- Publicar periódicamente el Elenco de la Marina Mercante Argentina, de acuerdo a las constancias del Registro de Matrículas;
- 11) Aprobar y vigilar técnicamente la construcción, modificación, reparación, desguace y extracción de buques y elementos de seguridad y salvamento;
- 12) Inspeccionar los buques para verificar su seguridad y determinar al arqueo de los de bandera argentina, otorgando los certificados correspondientes;
- 13) Otorgar privilegio de paquete postal a buques argentinos y extranjeros, previa intervención de las autoridades pertinentes;
- 14) Intervenir, de acuerdo con las disposiciones que al respecto dicte el comandante en jefe de la Armada, en la asistencia y salvamento de buques, aviones, vidas y bienes en aguas jurisdiccionales;
- 15) Reglamentar y administrar los servicios de practicaje y pilotaje; (Apartado sustituido por art. 5º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973);
- 16) Hacer cumplir las disposiciones de las autoridades sanitarias y de las vinculadas a la limpieza de los puertos;
- 17) Llevar el Registro Nacional del Personal de la Navegación, el que comprenderá el Registro del Personal Embarcado y el del Personal Terrestre de la Navegación;
- 18) Proponer al comandante en Jefe de la Armada los requerimientos que, sobre conocimientos mínimos en lo relativo a seguridad de la navegación, debe reunir el personal de la marina mercante y el personal navegante en general. Otorgar los certificados de habilitación correspondientes a dicho personal y al que desempeña tareas afines a la navegación;
- 19) Determinar la dotación de seguridad de los buques;
- 20) Colaborar en los servicios de faros, balizas y señales marítimas y fluviales;

- 21) Atender y dirigir el servicio de radio comunicaciones para la seguridad de la navegación y en salvaguarda de la vida humana en el mar y el servicio de radiodifusión para la seguridad de la navegación y colaborar con el Servicio de Hidrografía Naval en el suministro de informaciones de carácter meteorológico e hidrográfico y en aviso a los navegantes;
- 22) Tener a su cargo las ayudas a la navegación, excepto las que mantengan otros organismos;
- 23) Entender en lo relativo a las normas que se adopten tendientes a prohibir la contaminación de las aguas fluviales, lacustres y marítimas por hidrocarburos u otras substancias nocivas o peligrosas, y verificar su cumplimiento.
- b) En el ejercicio de la jurisdicción administrativo-policial (Enunciado sustituido por art. 6º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973):
 - 1) Instruir sumarios por naufragios, colisiones, varaduras y otros acaecimientos de la navegación ocurridos a buques argentinos o extranjeros en aguas jurisdiccionales argentinas, así como también los ocurridos a buques argentinos en aguas extranjeras o en mar libre para su investigación; y deslindar responsabilidades en el orden administrativo, en aquellos casos cuyo juzgamiento no correspondiere al Tribunal Administrativo de la Navegación (Apartado sustituido por art. 6º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973);
 - 2) Juzgar las faltas o contravenciones de seguridad náutica; (Apartado sustituido por art. 6º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973);
 - 3) Juzgar las faltas o contravenciones policiales de seguridad pública dentro de competencia asignada por el Código de Procedimientos Criminales para la Capital Federal y Territorios Nacionales y con arreglo a lo establecido en el título II, sección primera, libro IV del citado código.
- c) Como policía de seguridad:
 - 1) Mantener el orden público y contribuir a la seguridad del Estado;
 - 2) Garantizar en tiempo de paz y contribuir en caso de conmoción interior o conflicto internacional, a la seguridad interna de los puertos y a la de las vías navegables;
 - 3) Prevenir la comisión de delitos y contravenciones;

- 4) Identificar a las personas que entren o salgan del país por vía marítima, fluvial o aérea en su jurisdicción, y a las que habiten o trabajen dentro de los límites de aquélla, así como también verificar la documentación personal;
- 5) Prestar, en cuanto se relacione con sus funciones específicas, el auxilio que le requieran las autoridades competentes;
- 6) Prestar auxilio en los casos de inundaciones y otros siniestros;
- 7) Efectuar el control de averías y la lucha contra incendios en los puertos;
- 8) Colaborar con su servicio de comunicaciones con las distintas autoridades policiales;
- 9) Llevar prontuarios, efectuar canje e intercambiar información con otras fuerzas de seguridad y policiales (Apartado incorporado por art. 7º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973);
- 10) Extender la documentación pertinente a las personas que trabajen en su jurisdicción (Apartado incorporado por art. 7º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973);

d) Como policía judicial:

- 1) Intervenir en todos los casos de delitos y practicar las diligencias necesarias para comprobar los hechos ocurridos y descubrir y detener a sus autores y partícipes, con los deberes y derechos que a la policía otorga el Código de Procedimientos Criminales para la Capital Federal y Territorios Nacionales;
- 2) Instruir sumarios por naufragio, colisiones, varaduras y demás siniestros que ocurran en aguas de jurisdicción nacional y a los sucedidos a los buques de bandera argentina en mar libre, con intervención judicial cuando el hecho prima facie configure delito;
- 3) Instruir sumarios por delitos ocurridos en el recinto de los edificios ocupados por sus unidades emplazadas fuera de su ámbito de actuación, con intervención del juez competente;
- 4) Dar cumplimiento, como fuerza pública, a todo mandato judicial.
- e) Intervenir en lo que sea de su competencia en todo lo relativo a caza y pesca marítima y contribuir al cumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales que rijan esa actividad;
- f) Cumplir con los deberes y ejercer las facultades atribuidas por las leyes y reglamentos generales a la autoridad marítima, y en concordan-

cia con lo dispuesto en el artículo 10, incisos f) y g) de la Ley 18.711. (Enunciado incorporado por art. 8º de la Ley 20.325 B.O. 10/05/1973).

- g) Intervenir en el restablecimiento del orden y la tranquilidad pública fuera de su jurisdicción cuando así lo disponga el Poder Ejecutivo;
- h) Toda otra función que se le asigne conforme su misión y capacidades. A los efectos normativos la Prefectura Naval cuenta con: El Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE), las Ordenanzas Marítimas y las Disposiciones RPOL.

1.3 – REGIMEN DE LA NAVEGACION MARITIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE (REGINAVE)

El "Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre" – REGINAVE – es un reglamento aprobado por Decreto 4516/73 que constituye un conjunto, de normas reglamentarias derivadas de las leyes y decretos vigentes en materia de navegación, destinados a proveer la seguridad de las personas y de los buques mercantes.

El REGINAVE abarca aspectos de la" Ley 20.094 de 1973 de la Navegación" y del "Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar" (SOLAS) de 1974. Además incluye los temas de contaminación de la Ley 22.190. Ademas sufre las actualizaciones permanentes.

En su carácter de "autoridad marítima" establece competencia y responsabilidad en la seguridad de la navegación y en la aplicación de los convenios internacionales sobre navegación. En su capítulo 4 se refiere específicamente a los buques pesqueros.

Lo que sigue a continuación ha sido seleccionado del REGINAVE y corresponde a los buques en general y a los de carga en particular, entre los cuales las embarcaciones pesqueras están incluidas:

Elementos técnicos de juicio:

El artículo 101.0102 inc. g) – del REGINAVE sostiene que los "elementos técnicos de juicio" comprenden los planos, cálculos, especificaciones técnicas, ensayos de materiales y pruebas que requieren las reglamentaciones específicas de la Prefectura, para el análisis de seguridad de los buques. El art. 101.0204 dispone que ese organismo reglamentará la exigencia de los elementos técnicos de juicio necesarios que le permitan valorar las condiciones de seguridad de las obras o buques o artefactos

navales existentes y el cumplimiento en ese sentido de las convenciones internacionales en vigor.

Lo que dispone el REGINAVE no sólo alcanza a los buques a construir, sino también a las reparaciones que los buques efectúen. Estas reparaciones estarán bajo el control de la Prefectura, que determinará si el buque mantiene las condiciones de seguridad requeridas (art. 101.0402).

Elementos de respeto y maniobra:

Todos los buques deben llevar elementos de respeto (Ver NOTA) de las plantas propulsora, eléctrica y de los sistemas esenciales para poder salvar las deficiencias de los mismos en caso de necesidad durante la navegación (art. 101.0403) y los dispositivos de fondeo, de amarre y de remolque de acuerdo con las características y clase de navegación que efectúen (art. 101.0404).

NOTA: De respeto: Elemento, máquina o equipo que reemplaza al original cuando éste se ha perdido o inutilizado.

El francobordo (Ver NOTA):

Un tema muy especial para los buques pesqueros es el capítulo que trata del francobordo siendo la Prefectura Nacional quien lo fijará para cada buque de acuerdo a sus características de construcción, verificará su posición y estado, y controlará el mantenimiento de las condiciones estructurales y de estanqueidad reglamentadas para la asignación del francobordo (art. 102.0101 al 102.0109).

NOTA: Francobordo: Distancia vertical entre la cubierta de un buque y la línea de flotación a plena carga

Elementos náuticos de auxilio, salvavidas, de lucha contra incendios e inundaciones:

Los buques deben tener el instrumental náutico, el material de señalación de auxilio y las embarcaciones salvavidas que les permitan hacer frente a situaciones de emergencia.

El REGINAVE en su capítulo 3, secciones 1 y 2 presenta un listado de estos elementos y la PNA es quien determina, de acuerdo a las características del buque, las tareas y el tipo de navegación al cual está afectado,

qué elementos debe tener obligatoriamente a bordo y en su Capítulo 4 trata todo lo referido a los sistemas y dispositivos de la lucha contra incendios e inundaciones.

Condiciones de seguridad:

El CAPITULO 4 – "De las condiciones, inspecciones y certificados de seguridad" - Sección 1, artículo 204.0101 del REGINAVE, dice respecto a la seguridad: "Los buques y artefactos navales inscriptos en la matrícula nacional, para poder navegar u operar, reunirán las condiciones de seguridad previstas en los respectivos convenios internacionales incorporados al ordenamiento jurídico nacional, en las establecidas en el presente régimen y en las disposiciones que complementariamente dicte la Prefectura, según corresponda".

El artículo siguiente, 204.0102, indica que "Las condiciones de seguridad establecidas en el artículo anterior, serán verificadas mediante inspecciones de la Prefectura" y el artículo 204.0103 dice que a los buques que cumplan la referida condición de seguridad se les otorgará los certificados de seguridad previstos en los respectivos convenios internacionales y en este capítulo.

En artículos siguientes se detalla el régimen de inspecciones ordinarias y extraordinarias.

Certificados de seguridad:

El artículo 204.0401 – Obligatoriedad de poseer los certificados nacionales de seguridad - dice que. "Los buques que no estén sujetos a la aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar en vigor, poseerán el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación cuando queden comprendidos dentro de cualesquiera de las siguientes circunstancias:

- a. Posean un arqueo total, igual o mayor, de cincuenta toneladas.
- b. Sean pesqueros marítimos.

El artículo 204.0403 – Plazos máximos de validez del Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación - indica que el plazo máximo de validez del certificado para los buques pesqueros marítimos es de seis años. Es interesante consignar respecto de la seguridad de los buques pesqueros que el artículo 204.0407 dice que, en los

buques exceptuados o eximidos de poseer el Certificado Nacional de Seguridad de la Navegación, los propietarios, armadores, capitanes, patrones o tripulantes de la embarcación, según el caso, serán responsables por el mantenimiento de las condiciones de su seguridad, a cuyo efecto la Prefectura establecerá los requisitos mínimos que deberán cumplir u observar.

El capítulo 4, que trata en especial de los buques pesqueros, indica en su artículo 304.0101 "Las presentes disposiciones se aplicarán a todos los buques cuyo servicio sea la pesca comercial, cualquiera sea el sistema de captura empleado", su artículo 304.0102 clasifica a las embarcaciones marítimas en pesqueros de altura, costeros y de rada o ría y emite para cada uno de ellos normas sobre la seguridad estructural del casco, estanqueidad, requisitos de estabilidad, francobordo y equipamiento radioeléctrico de seguridad (art. 304.0201).

1.4 - ORDENANZAS MARITIMAS

Las Ordenanzas son las disposiciones de carácter normativo dictadas por el Prefecto Nacional Naval, reglamentarias de leyes, decretos, resoluciones, reglamentos y demás normas relacionadas con las funciones de la PNA. Están editadas por tomos y podrá consultar según el siguiente detalle:

TOMO 1: «REGIMEN TECNICO DEL BUQUE»

TOMO 2: «RÉGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE»

TOMO 3: «RÉGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE»

TOMO 4: «RÉGIMEN DE LAS ACTIVIDADES NÁUTICO DEPORTIVAS»

TOMO 5: «RÉGIMEN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE»

TOMO 6: «RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO

AMBIENTE»

TOMO 7: «RÉGIMEN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN»

TOMO 8: «RÉGIMEN POLICIAL»

Se transcribe en el ANEXO III el índice cronológico de las Ordenanzas emitidas por la PNA, que, encontrándose en vigor, se refieren directa o indirectamente a la seguridad en y de los buques pesqueros.

1.5 - DISPOSICIONES RPOL

Las disposiciones de la PNA complementan y actualizan las Ordenanzas Marítimas. Las disposiciones son mandatos o determinación escrita que emana del Prefecto Nacional Naval, Subprefecto Nacional Naval, Jefe de Organismo, Dependencia o Unidad para ser cumplida dentro de su jurisdicción administrativa, operativa o funcional técnica.

Por ejemplo una de las disposiciones sumamente importante que hace a la seguridad del personal embarcado es Disposición RPOL, 008 N° 01/18 – Provisión de trajes de inmersión intrínsecamente aislantes con número y talles suficientes para la totalidad de las personas embarcadas a bordo en buques pesqueros de Navegación Marítima.

1.6 - CONVENIOS INTERNACIONALES

En el Anexo VII informamos sobre estado jurídico de los convenios internacionales OMI informe realizado por la PNA. En este punto nombramos los más importantes a los efectos del tema que tratamos:

- Protocolo de Torremolinos para seguridad de buques pesqueros de 1993. Situación actual: no ratificado.
- Convenio para Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar STCW 1978 entrada en vigor internacional el 28 de abril de 1984. Situación actual: ratificado.
- Convenio Internacional sobre normas de formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques pesqueros. STCW-F 1995 El 29 de Sep. 2012 fue aprobado por Ley 26.981. Situación actual: no ratificado.
- Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012. Situación actual: no ratificado.

1.7 - SITUACION ACTUAL

En nuestro país la inspección y certificación de las condiciones de seguridad de los buques la efectúa la PNA, de conformidad con los convenios internacionales, la reglamentación nacional y la normativa de las Sociedades de Clasificación.

En el primer caso, la verificación de las condiciones de seguridad de los buques implica: el examen y la aprobación de los planos y cálculos correspondientes, el análisis de los proyectos de construcción, la modificación y el desguace, la realización de mediciones y cálculos para

determinar el francobordo y el tonelaje de arqueo, la recopilación de toda la información técnica concerniente y el otorgamiento de los certificados nacionales e internacionales de seguridad, previo análisis del resultado de las inspecciones técnicas practicadas al casco, plantas propulsoras, instalaciones eléctricas, equipos de comunicaciones y dispositivos salvavidas.

En cuanto a la reglamentación nacional, mediante las Ordenanzas Marítimas se han ido cubriendo las normas establecidas en el Convenio de Torremolinos hasta su entrada en vigor. Asimismo existe una Ordenanza específica para la construcción de buques y artefactos navales, que es la 03/2002.

Por otro lado, las construcciones navales pesqueras se realizan, en la mayoría de los casos, según las normas de la PNA y de las Sociedades de Clasificación.

Con respecto a la investigación de los accidentes de buques pesqueros por Boletín Oficial de julio de 2018, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Seguridad firmaron la resolución conjunta 2/2018 por la cual conforman la COMISION NACIONAL DE INVESTIGACION DE SINIESTROS MARITIMOS para el fortalecimiento de la seguridad de la navegación y la prevención de siniestros y sucesos en mares, ríos, canales y demás aguas navegables de jurisdicción nacional y buques de bandera argentina.

A la fecha que escribo este libro han pasado más de 9 meses y esa comisión no funciona, ni está conformada.

1.8 - LA FLOTA PESQUERA MUNDIAL

El número total de embarcaciones de pesca en el mundo en el año 2016 se estimó en unos 4,6 millones, una cifra que se mantenía sin cambios desde el 2014. La flota de Asia era la más numerosa, formada por 3,45 millones de pesqueros, que representan el 75% de la flota mundial. En África y en América del Norte, el número estimado de unidades se redujo a partir del 2014 en algo más de 30000 barcos para África y en aproximadamente 5000 para América del Norte. En cuanto a Asia, América Latina, el Caribe y Oceanía, todas las cifras aumentaron, en su mayoría como resultado de las mejoras en los procedimientos de estimación.

A nivel mundial, el número de embarcaciones que funcionaban con motor se estimó en 2,8 millones en el 2016, una cifra que ha perma-

necido estable desde el 2014. Las embarcaciones motorizadas representaban el 61% de todas las embarcaciones de pesca en el 2016, es decir un porcentaje inferior al 64% registrado en 2014, ya que el número de embarcaciones sin motor aumentó, probablemente debido a la mejora de las estimaciones.

En el año 2016, aproximadamente el 86% de las embarcaciones pesqueras con motor en el mundo se incluían en la categoría de menos de 12 metros de eslora, la mayoría de las cuales no tenía cubierta, y estas pequeñas embarcaciones eran las predominantes en todas las regiones. Sin embargo, solo alrededor del 2% de todas las embarcaciones pesqueras con motor medían 24 metros o más de eslora.

2 -NORMAS INTERNACIONALES.

2.1 - El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)

De todos los convenios internacionales que tratan la cuestión de la seguridad de la vida humana en el mar, sin duda el más importante es el SO-LAS, cuya primera versión data de 1914, como una consecuencia directa del hundimiento del *Titanic*. A ésta le sucedió otra, adoptada en 1933, una tercera en 1952, una cuarta en 1965, ya con la OMI en funcionamiento. La actual versión resultó aprobada en 1974 y entró en vigor en 1980. Este convenio ha sufrido enmiendas sucesivas que tienden a su evolución y perfeccionamiento, aunque últimamente estas enmiendas se han reducido, por las dificultades que implica para muchos países mantener el Convenio actualizado.

En el CAPITULO I "Disposiciones generales", Parte A: Ámbito de aplicación, definiciones etc., la Regla 3 excepciones, indica que "salvo disposición expresa en otro sentido, las presentes reglas no serán aplicables a buques pesqueros.

No obstante, en su Capítulo V, que habla de la "Seguridad en la navegación", dice en la Regla 1 a diferencia de otros capítulos que particularizan sobre determinados tipos de buques, que "El presente capítulo, salvo disposición expresa en otro sentido que pudiera figurar en el mismo, es aplicable a todos los buques en la realización de cualquier viaje…"

2.2 – El Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, de 1977 y su modificación por el protocolo

El tema de la seguridad de los pesqueros había sido motivo de preocupación en la OMI desde el momento de su creación, pero no se había podido incluir en el SOLAS ni en el Convenio de Líneas de Carga por las diferencias de criterios presentadas por las distintas naciones en cuanto a la construcción y operación de este tipo de embarcaciones.

EL Convenio Internacional de Torremolinos, localidad de España cercana a la ciudad de Málaga, fue aprobado en una conferencia auspiciada por la entonces denominada Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), celebrada el 2 de abril de 1977 y es el primer Convenio de extensión internacional que se refiere a la seguridad de los buques pesqueros y que incluye prescripciones sobre estabilidad.

El objetivo principal del Convenio fue dar normas mínimas y fijar requisitos de seguridad para la construcción, equipamiento y operación de barcos de pesca, compatibles con su navegación en el mar. Estas prescripciones están dirigidas a los buques pesqueros nuevos, con cubierta, y destinados a la navegación de altura, cuya eslora es igual o superior a los 24 metros e incluye a las embarcaciones que elaboran sus capturas. En lo que respecta a los buques ya existentes, las prescripciones se refieren sólo al equipamiento radioeléctrico.

Otros capítulos tratan de cuestiones tales como construcción, integridad de estanqueidad y equipo; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente; protección, detección, extinción y lucha contra incendios; protección de la tripulación; dispositivos de salvamento; procedimientos como obligaciones y ejercicios de emergencia, radiotelegrafía y radiotelefonía y equipos de navegación.

Nuestro país, en particular, aprobó el Convenio por Ley 22.885, promulgada el 31 de agosto de 1983, **pero no lo ratificó.**

2.3 - El Protocolo de Torremolinos actualización 1993

A principios del año 1993 la OMI decidió actualizar el Convenio de 1977 y fue así que el 2 de abril de ese año tras largas sesiones, se aprobó el Protocolo del Convenio de Torremolinos con la particularidad que eliminaba de su re-

dacción las disposiciones del Convenio original que planteaban dificultades de cumplimiento a ciertos Estados y permitía una rápida entrada en vigor.

El Protocolo respondió a los avances habidos desde la aprobación del Convenio de 1977 en la actividad y en la tecnología de los buques pesqueros, relacionadas con la seguridad de los mismos y de los pescadores. La tendencia a explotar en gran escala las zonas pesqueras de aguas profundas y el que se pescara en aguas alejadas de los puertos de origen exigía para los pescadores, condiciones de vida y de trabajo mucho más confortable y seguro.

Esto obligaba al sector pesquero a proyectar y construir una nueva generación de buques pesqueros más modernos y más complejos. Para operar con éxito, éstos debían equiparse con elementos avanzados de navegación y de localización de bancos de pesca. Aunque seguían utilizando las redes de arrastre, se intentaba que éstas fueran favorables al medio ambiente con el fin de preservar los recursos pesqueros y los fondos marinos.

Entre los pesqueros modernos, la tendencia general, si se quiere que el buque sea económicamente rentable, ha de ser que éste cuente con mejoras en las máquinas y en las artes de pesca, al igual que con adelantos en los aspectos relativos a la seguridad en su acepción más amplia, y mejores condiciones de trabajo para los pescadores. Las disposiciones relativas a la seguridad contenidas en el Protocolo incluyen los espacios de máquinas controlados automáticamente, dispositivos de salvamento mejorados, trajes de inmersión y ayudas térmicas, sistemas de comunicación por satélite y otros componentes del sistema mundial de socorro y seguridad marítimos.

El conjunto de sus normas trata las especificaciones sobre las características de diseño y construcción de los buques, su estanqueidad, criterios y pruebas de estabilidad, condiciones operacionales, características de las instalaciones de máquinas y electricidad, prevención, detección y extinción de incendios, medidas para la protección de los tripulantes, dispositivos de salvamento, radiocomunicaciones y consignas para casos de emergencia, entre sus temas principales.

Como puede apreciarse, el Protocolo es un compendio detallado de cuestiones prácticas destinado a contribuir decisivamente a la mejoría de los criterios de seguridad en los buques pesqueros, que en nada restringe las facultades de las administraciones nacionales, que podrán adoptar previsiones de nivel superior, siempre que lo estimen conveniente.

El Protocolo de Torremolinos se aplica a los buques pesqueros nuevos de navegación marítima de eslora igual o superior a los 24 metros e incluye a aquellos que procesan sus capturas a bordo.

Por lo que respecta a los buques existentes, las prescripciones se refieren tan sólo a las Radiocomunicaciones (Capítulo IX) y a los Aparatos y Medios Náuticos (Capítulo X).

El 11 de diciembre de 1997 la Unión Europea adoptó la Directiva 97/70/CE, haciendo obligatorias en el ámbito de la CEE las prescripciones del Protocolo.

Un ejemplo apropiado es el de España, que por Real Decreto de 1999 incluyó en su legislación ciertas prescripciones excepcionales, más exigentes que los establecidos en el Protocolo, justificadas por circunstancias geográficas o climatológicas específicas y algunos requisitos particulares de seguridad.

Hasta la fecha han ratificado el acuerdo la flota de la CEE, y han ratificado el acuerdo de Ciudad del Cabo únicamente 8 países con una flota de cerca de 900 barcos de eslora mayor a 24 metros que operan en Altamar.

2.4 - Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implementación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos 1993/1997

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, en 1977 se adoptó en una conferencia diplomática celebrada del 9 al 11 de octubre en Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

Al ratificar el acuerdo, las Partes adoptan las enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible.

Se han realizado una serie de seminarios en todo el mundo con el objeto de explicar que es el Acuerdo de Ciudad del Cabo, porque es importante y como puede implantarse en la legislación nacional.

El cumplimiento de las reglas del Protocolo se verificará mediante las inspecciones y reconocimientos que el mismo establece, dejando en manos de organismos nacionales otorgar los correspondientes "Certificados internacionales de seguridad para los buques pesqueros". El acuerdo de Ciudad del Cabo modifica el tratado de Torremolinos actualizándolo para que su aceptación sea más rápida.

El Tratado entrará en vigor 12 meses después de que por lo menos 22 estados con un total de 3600 barcos con eslora superior o igual a 24 metros hayan manifestado su consentimiento.

2.5 - OMI Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta

Las Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta, de cualquier eslora fue realizado entre la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización Marítima Internacional (OMI), en relación con la seguridad de los buques pesqueros.

El Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) de la OMI inició la elaboración de las recomendaciones de seguridad en colaboración con la FAO y la OIT a fin de proporcionar directrices a las autoridades competentes sobre el proyecto, la construcción y el equipo de los buques pesqueros pequeños y la formación de su tripulación, así como la seguridad operacional, y constituyó un grupo de trabajo por correspondencia que inició su labor en el 2005 para elaborar las recomendaciones.

El proyecto de recomendaciones de seguridad se presentó a otros subcomités pertinentes y una vez que éstos lo autorizaron, el texto revisado se presentó al Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI en su 87º periodo de sesiones (12 al 21 de mayo de 2010) donde se aprobó. El Consejo de Administración de la OIT aprobó la publicación de las recomendaciones de seguridad en su 309º período de sesiones (noviembre de 2010). Posteriormente en el 29º período de sesiones del Comité de Pesca celebrado en enero de 2011, la FAO recomendó que las recomendaciones de seguridad se publicasen con prontitud. Nos referimos a todo aquello que es atinente a la instrucción y formación de los tripulantes, al mejoramiento de las condiciones de trabajo del personal embarcado y al conocimiento científico de las condiciones hidrometeorológicas en las áreas de pesca, su predicción y adecuada difusión.

3 - OTROS DOCUMENTOS

3.1 – Dotaciones de Seguridad en los Buques Pesqueros

La OMI, analizó los principios relativos a la dotación de seguridad, observando que la misma, es función del número de tripulantes competentes experimentados que se necesita embarcar para poder garantizar la seguridad y la protección del medio marino, revocando la Resolución A.481(XII) reemplazándola por la Resolución A.890 (21) y sus Enmiendas (Resolución A.955 (23)) de carácter más exigente.

La Conferencia de los Gobiernos Contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74, enmendado), por Resolución 1 del 12 de diciembre del 2002 adoptó las enmiendas a los Capítulos V y XI del precitado instrumento internacional; y por Resolución 2 de la misma fecha, el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

Dichos principios fueron plasmados en "recomendaciones", las que referidas específicamente al tema de "dotación de seguridad" son transcriptas a continuación en apretado resumen:

- La autoridad competente se asegurará que en los buques pesqueros se garantice en todo momento una "guardia de navegación segura".
- Durante el período en que estén de guardia y bajo la autoridad general del patrón, los oficiales velarán especialmente porque el buque no sufra abordaje ni varadura.
- La Administración podrá eximir a buques pesqueros "muy pequeños" de los demás principios que se enumeran a continuación:
- El sistema de guardias será tal que la eficiencia del personal asignado a ellas no disminuya por la fatiga, habiendo tenido el descanso suficiente y estén en perfectas condiciones para el servicio (4.2.1). Al oficial encargado de la guardia de navegación no se le asignará ninguna otra función cuyo desempeño pueda entorpecer la navegación segura del buque y él no aceptará una función que entrañe ese riesgo (4.3.4). El "servicio de vigía" es independiente del servicio de guardia de navegación y el vigía ha de estar en condiciones de prestar toda su atención a la realización de una adecuada vigilancia y no se le asignará ninguna otra función que pueda entorpecer dicha tarea, ni él aceptará una función tal (4.6.1). Los deberes del vigía y el timonel son distintos y nunca se considerará que el

timonel pueda hacer las veces de vigía mientras gobierna, salvo cuando el puesto de gobierno pueda ofrecer visibilidad ininterrumpida en todas las direcciones sin el entorpecimiento de visión nocturna ni otros impedimentos para la realización de una vigilancia adecuada. Ocasionalmente, el oficial de guardia podrá ser el único vigía con luz diurna, si existe condición de plena seguridad en lo que hace a la navegación, estado del tiempo, visibilidad, densidad del tráfico, proximidad de peligros para la navegación, atención especial en zonas de dispositivos de separación de tráfico y todo ello con la condición de que pueda contar inmediatamente con ayuda en el puente de navegación, en caso de darse cualquier cambio desfavorable de situación (4.6.2).

A su vez, en nuestro país, esos principios fueron inicialmente recogidos en la Ordenanza Marítima 3-09 que anuló la ordenanza V del 14/12/89.

- ARTÍCULO 1°.- La PNA asignará las Dotaciones Mínimas de Seguridad. ARTÍCULO 2°. Establecer el "Documento Internacional de Dotación Mínima de Seguridad".
- ARTÍCULO 3º. Guías y Principios para la determinación de las Dotaciones Mínimas de Seguridad, que se establecen en el Agregado Nº 1 de la presente Ordenanza.
- ARTÍCULO 4º. Aprobar los Cuadros Indicativos para determinar las Dotaciones Mínimas de Seguridad de los Buques que efectúen Navegación Marítima Nacional o Fluvial y para Buques Pesqueros en General, que se establecen en el Agregado Nº 2 de la presente Ordenanza.
- ARTÍCULO 5º. Aprobar los Procedimientos para las solicitudes de asignación de los Documentos y/o Certificados de Dotaciones Mínimas de Seguridad según corresponda, y períodos límites que deberán cumplimentar los armadores de buques y/o artefactos navales de la matrícula nacional para las renovaciones o reemplazos de los certificados existentes, que se establecen en el Agregado Nº 3 de la presente Ordenanza.
- ARTÍCULO 6°. La presente Ordenanza entrará en vigor una vez cumplidos treinta días corridos, computados desde el siguiente al de la fecha consignada en el encabezamiento, momento en que quedará derogada la Ordenanza N° 05-89 "DOTACIONES DE SEGURIDAD" del Tomo 5 "RÉGIMEN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE" ARTÍCULO 7°.

3.2 – Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros Las tres organizaciones de las Naciones Unidas, OIT, OMI y FAO, han preparado conjuntamente un Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros.

Este Código consta de dos partes:

- La Parte A "Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones" fue adoptada en 1968. Se trata de un instrumento educativo, pensado para servir de guía a quienes están interesados en las medidas marco para mejorar la seguridad y la salud a bordo de los buques pesqueros, pero que no pretende sustituir la legislación y las disposiciones reglamentarias dispuestas por las naciones. Sus capítulos tratan sobre disposiciones generales, navegación, seguridad del buque, seguridad en la cubierta, seguridad durante la pesca, seguridad en los espacios de máquinas, medidas especiales de protección, dispositivos de salvamento, prevención y extinción de incendios, instalaciones para uso de los tripulantes, organización de la seguridad, condiciones de empleo y abandono del buque, supervivencia y salvamento.
- La Parte B, "Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros" aprobada en 1974, tiene por objeto servir de guía a los responsables de la elaboración de leyes y reglamentos nacionales. Brinda información sobre el diseño, la construcción y el equipo de los buques pesqueros, con vistas a promocionar la seguridad del buque y la seguridad y salud de su tripulación. Se aplica a los buques pesqueros nuevos con cubierta, de eslora igual o superior a 24 m, que entren en las siguientes categorías:
 - 1) buques destinados a faenas de pesca en zonas marítimas limitadas;
 - 2) buques destinados a faenas de pesca en zonas marítimas que disten hasta 200 millas marinas de un lugar de refugio;
 - 3) buques destinados a faenas de pesca en zonas marítimas que disten hasta 50 millas marinas de un lugar de refugio.

Quedan fuera de sus prescripciones las embarcaciones de pesca deportiva y los buques de elaboración a bordo.

Incluye en sus capítulos temas como disposiciones generales, casco y equipo, francobordo, integridad de la estanqueidad y portas de desagüe, estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios, protección de

la tripulación, dispositivos de salvamento, radiotelegrafía y radiotelefonía, aparatos náuticos de a bordo y alojamiento de la tripulación. El capítulo que se refiere a la protección de la tripulación se divide en secciones que tratan de las medidas generales de protección, aberturas de cubierta, escaleras y escalas, escalas reales y planchadas, cocinas, maquinillas, aparejos y mecanismos elevadores, iluminación de los espacios de trabajo, ventilación de los espacios de trabajo y pañoles, zonas de peligro, botiquín y varios.

La OMI ha propuesto la revisión de la Parte B de este código. El Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga y de Seguridad de Pesqueros (SLF) tiene en principio la responsabilidad de esta labor. A ese respecto, un grupo coordinado por Islandia preparó un informe para la reunión del Subcomité SLF (celebrada del 11 al 15 de septiembre de 2000) y se encuentra bajo análisis.

El Secretario General de la OMI se ha puesto en contacto con los Directores Generales de la FAO y de la OIT y, de conformidad con el acuerdo en virtud del cual se elaboró y aprobó este código, los ha invitado a tomar parte en esta labor.

3.3 - Directrices FAO-OIT-OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños

Como ni el Convenio de Torremolinos de 1977 ni la Parte B del Código de seguridad son aplicables a barcos pesqueros de menos de 24 m. de eslora, y reconociendo que la gran mayoría de los pesqueros son de tamaño inferior, la FAO, la OMI y la OIT prepararon en el año 1980 directrices voluntarias sobre el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños de una eslora comprendida entre 12 m. y 24 m., basándose en los puntos señalados en los códigos de seguridad. La finalidad de estas directrices no es sustituir la legislación nacional, sino servir de guía para los responsables de la elaboración de leyes y reglamentos nacionales. Las dos publicaciones (el Código de Seguridad FAO/OIT/OMI para pescadores y buques pesqueros y las Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños) están siendo revisadas por el Subcomité de la OMI sobre Estabilidad y Líneas de Carga y Seguridad de Pesqueros, por medio de un grupo por correspondencia dirigido por Islandia. La FAO ha participado activamente en el proceso.

3.4 – Otros organismos intervinientes en la pesca:

EL CONSEJO FEDERAL PESQUERO:

El Consejo Federal Pesquero es el organismo del Estado que define la política pesquera del país y el principal regulador de la actividad pesquera marítima a nivel nacional.

Fue creado por el Régimen Federal de Pesca (Ley 24.922), que marcó especialmente su carácter federal a través de la composición colegiada del organismo, integrado por cinco representantes provinciales, uno por cada provincia con litoral marítimo, y cinco representantes del Estado Nacional.

Entre sus principales funciones, dispuestas por el artículo 9º de la Ley, se encuentran: el establecimiento de la política pesquera y de la política de investigación pesquera nacional, la planificación del desarrollo pesquero nacional, el establecimiento de la Captura Máxima Permisible por especie y las cuotas de captura. A su vez, el CFP es el encargado de aprobar los permisos de pesca comercial y experimental, fijar las pautas de coparticipación en el Fondo Nacional Pesquero, establecer los derechos de extracción y fijar los cánones por el ejercicio de la pesca.

EL INIDEP:

El Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP) asesora a la Subsecretaría de Pesca y Acuicultura de la Nación (SSPyA), al Consejo Federal Pesquero (CFP) y a la Cancillería Argentina en el uso racional de los recursos pesqueros con el objetivo de preservar el ecosistema marino para las generaciones futuras.

Las misiones y funciones son formular, ejecutar y controlar los proyectos de investigación en prospección, evaluación y desarrollo de pesquerías, de tecnologías de acuicultura, de artes de pesca, de procesos tecnológicos y en economía pesquera, conforme a las pautas y prioridades que establezca la autoridad de aplicación.

3.5 - Otros instrumentos OMI de obligado cumplimiento

Resolución MSC.402 (96) (resolución MSC.81 (70)) Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, revisión y reparación de los botes salvavidas, los botes de rescate y dispositivos de puesta a flote y aparejos de suelta con y sin carga de botes salvavidas.

Aprobado por Ley 22079 el 'Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)', suscripto el 1 de noviembre de 1974 en la conferencia internacional llevada a cabo al efecto, con el auspicio de la organización consultiva marítima intergubernamental (OCMI.), celebrada en la ciudad de Londres. Derógase las Leyes 16.862 y 19.843 y toda otra disposición que se oponga a las disposiciones del Convenio que se aprueba por el artículo 1 de la presente ley.

3.6 - Comentarios

En la septuagésima novena sesión del Comité Marítimo de Seguridad fueron aprobados tanto el "Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros", como las "Directrices Voluntarias para el Diseño, Construcción y Equipamiento de Pequeños Buques Pesqueros". En la misma reunión, el Comité acordó incluir en la agenda provisional del programa de trabajo del Subcomité de Estabilidad y Líneas de Carga de Pequeños Buques Pesqueros (SLF) un nuevo ítem, con el objeto de desarrollar "estándares de seguridad para pequeños buques pesqueros".

En la reunión 48 del SLF, realizada del 12 al 16 de septiembre de 2005, el Subcomité redactó un borrador y formó un Grupo de Trabajo para avanzar en el tema, el cual formuló consideraciones iniciales sobre la seguridad estándar de los pequeños buques pesqueros en base a los documentos SLF 48/16 de la FAO y SLF 48/INF.3 de Irlanda y redactó un borrador de referencia. El Comité acordó que el Grupo se estableciera fuera Sudáfrica, y presentara un informe sobre los pequeños buques pesqueros.

Por otra parte y en cooperación con la FAO y OIT, el Comité Marítimo Internacional consideró la existencia regional y nacional de estándares de seguridad para embarcaciones pesqueras pequeñas y desarrolló un texto borrador consolidado de estándares para embarcaciones con cubierta menores de 12 metros de eslora y lanchas sin cubierta de cualquier eslora.

3.7 - Conclusiones

1- El hecho de haber agrupado disposiciones relativas a la seguridad de los buques pesqueros en un protocolo internacional, facilita la comprensión y aplicación de sus normas por parte de quienes entienden y participan en la actividad pesquera.

- 2– El Protocolo de Torremolinos ha sido incorporado a la normativa vigente en la Unión Europea. De ponerse en vigor el Protocolo su aplicación tendrá poca incidencia sobre la actual flota pesquera argentina y requerirá una mínima adecuación de la reglamentación vigente para los buques de eslora igual o mayor a los 24 metros.
- 3– Se aprecia que el REGINAVE y las Ordenanzas Marítimas, basadas en los convenios internacionales a los que la República Argentina ha adherido, lo que se suma a la experiencia adquirida por la PNA sobre seguridad de buques y sus tripulaciones, cubre aproximadamente un porcentaje mayor al 90% de las reglas establecidas por el Protocolo.
- 4– Para los buques pesqueros de eslora inferior a los 24 metros, además de las "Directrices Voluntarias para el Diseño, Construcción y Equipamiento de Pequeños Buques Pesqueros" y del "Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros", se les aplica la normativa de la PNA a través de sus ordenanzas.
- 5– Los siniestros pueden ser disminuidos cumpliendo la normativa de seguridad vigente y sin grandes inversiones de capital.
- 6– El Convenio STCW- F 95 que incluye al personal de los buques pesqueros, aún no está en vigencia pero la Ordenanza Marítima N° 3-90 contempla las "Dotaciones de Seguridad".

B – EL MEDIO OCEANICO, EL CONCEPTO DE PLATAFORMA CONTINENTAL, LA "MILLA 201" Y EL ACUERDO DE NUEVA YORK

Las actividades pesqueras se llevan a cabo en un ámbito marítimo normalmente hostil y peligroso para la vida humana. Excepto en especiales condiciones meteorológicas de quietud, los buques pesqueros están constantemente sometidos a las variaciones de un medio natural adverso. En el mar, cuando el viento alcanza valores entre 55 y 65 kilómetros por hora (valor 8 en la escala Beaufort) con una altura de olas de 6 metros, el movimiento y gobernabilidad de este tipo de buques puede llegar a ser imprevisible.

1 - Plataforma Continental

La Argentina es un país con un litoral marítimo de casi 4700 km de costa sobre el Atlántico Sur, rematado en una amplísima plataforma.

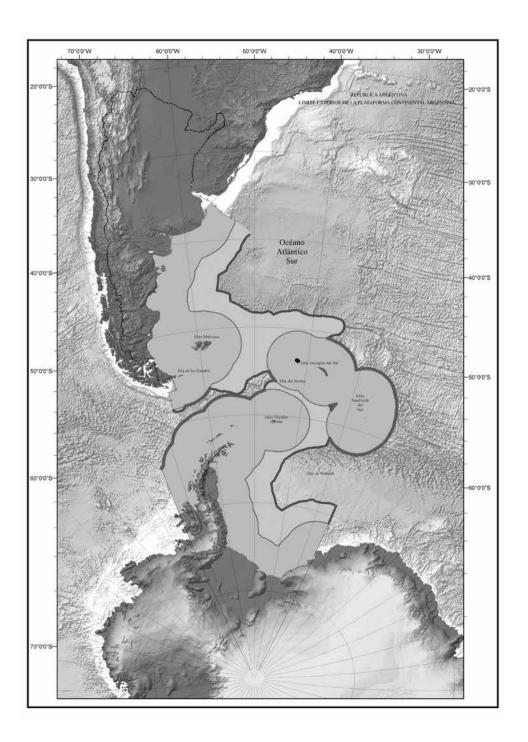
Tal como lo establece la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), la plataforma continental de un Estado ribereño comprende el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden más allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia. El Estado ribereño ejerce derechos de soberanía exclusivos sobre la plataforma continental a los efectos de su exploración y de la explotación de sus recursos minerales y otros recursos no vivos del lecho del mar y su subsuelo, así como los organismos vivos pertenecientes a especies sedentarias, es decir aquellos que en el período de explotación están inmóviles en el lecho del mar o en su subsuelo o sólo pueden moverse en constante contacto físico con el lecho o el subsuelo (cangrejos, por ejemplo).

Tras un largo y profundo trabajo científico, el 21 de abril de 2009 la República Argentina presentó el límite exterior de la plataforma continental argentina ante la Comisión de Límites de la Plataforma Continental (CLPC), órgano técnico creado por la CONVEMAR.

Este trabajo brindó las bases para ampliar la extensión geográfica de nuestros derechos de soberanía sobre los recursos del lecho y subsuelo que paso a ser de 1.782.000 Km² de plataforma continental entre las 200 millas marinas y el límite exterior.

De acuerdo con su reglamento, la CLPC se limitó a considerar las partes de la presentación que no estuvieran sujetas a controversias de soberanía con terceros estados. Quedaron pues fuera del análisis, la zona circundante a Islas Malvinas, Islas Georgias del Sur e Islas Sandwich del Sur –en disputa con el Reino Unido-, y el sector que está regido por el Tratado Antártico. Así, el área analizada por la CLPC abarcó aproximadamente una quinta parte del total.

Finalmente, el 11 de marzo de 2016 la CLPC adoptó por consenso las Recomendaciones sobre las partes analizadas de la presentación argentina, que resultaron en mínimas modificaciones sobre el límite presentado en el 2009.



44 45

Dado que el concepto de plataforma continental se ciñe a espacios y recursos del lecho y subsuelo marinos, el régimen para su explotación no afecta al régimen de pesca en la columna de agua suprayacente, que se guía por la normativa definida para la ZEE, o para la AM (Altamar), según corresponda.

Y es en las aguas de estos dos espacios adyacentes, donde se desarrolla mayoritariamente la pesca:

- a) en la ZEE, a una distancia de hasta 200 millas náuticas de la costa, donde los Estados ribereños tienen derechos soberanos para la conservación y ordenamiento de los recursos vivos marinos, y
- b) en la AM, donde con sujeción a ciertas condiciones, rige la libertad de pesca.

La existencia de poblaciones de peces "traszonales", que habitan en la zona económica exclusiva de un país y en las zonas de alta mar adyacentes (tal el caso de la merluza y el calamar), así como la de peces "altamente migratorios" que recorren grandes distancias en alta mar y en áreas sujetas a jurisdicción nacional, plantea un especial desafío en relación con el ordenamiento de su explotación y en definitiva su conservación. Para abordar tal materia, se desarrolló el "Acuerdo de Nueva York".

2 - Acuerdo de Nueva York

El "Acuerdo sobre la Aplicación de las Disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), relativas a la Conservación y Ordenación de las Poblaciones de Peces Traszonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorios", conocido también como "Acuerdo de Nueva York", provee un marco para la implementación de algunas disposiciones importantes de la Convención.

El Acuerdo tiene por objetivo el de asegurar la conservación a largo plazo y el uso sostenible de las poblaciones de peces traszonales y de peces altamente migratorios, mediante la aplicación efectiva de las disposiciones pertinentes de la CONVEMAR a la que está intimamente ligado. Así lo establece el artículo 4 de este instrumento, al expresar que "el presente Acuerdo se interpretará y aplicará en el contexto de la Convención y de manera acorde con ella".

Uno de los principios fundamentales enunciados en este sentido por la CONVEMAR, es el que determina que los países deben cooperar

entre sí para asegurar la conservación y promover el aprovechamiento óptimo de los recursos pesqueros dentro y fuera de las zonas bajo jurisdicción nacional. Al respecto, el acuerdo establece principios básicos sobre los cuales deben administrarse dichos recursos, así como lineamientos y criterios generales para la creación y reforzamiento de las Organizaciones Regionales Pesqueras y sus mandatos para la conservación y manejo sustentable de los recursos en el largo plazo.

En virtud del Acuerdo, las organizaciones y los acuerdos regionales de ordenación de la pesca se constituyen en el principal vehículo para la cooperación entre los Estados ribereños y los Estados de pesca a distancia, en materia de conservación y ordenación de las poblaciones de peces traszonales y las poblaciones de peces altamente migratorios.

3 - La Argentina y el Acuerdo de Nueva York

La Argentina, por Ley 23.968 que fija las líneas base sobre las cuales se calculan las 200 millas de la ZEE, en su artículo 5° establece que "las normas nacionales sobre conservación de los recursos se aplicarán más allá de las 200 millas marinas sobre las especies de carácter migratorio o sobre aquellas que intervienen en la cadena trófica de las especies de la zona económica exclusiva". Sin embargo, las medidas de reglamentación de pesca establecidas por las autoridades argentinas fuera de la ZEE, solo han alcanzado a los barcos de pabellón argentino.

Nuestro país es signatario de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CONVEMAR), Ley 24.543, y se ha comportado siempre dentro de su plexo legal, ordenando sus pesquerías en un todo de acuerdo con esta Convención. El artículo 64 de la CONVEMAR detalla cómo proceder en caso de que las especies altamente migratorias afecten las jurisdicciones de varios países ribereños. Orientado por este artículo y a instancias de la Cancillería Argentina, nuestro país fue signatario del Acuerdo de Nueva York de 1995, relativo a la conservación y ordenamiento de las poblaciones de pesca traszonales, y las poblaciones de peces altamente migratorios.

Este acuerdo fue ratificado por la Argentina y aprobado por el Congreso Nacional mediante la Ley 25.290 del 13 de julio de 2000. Por razones no explicitadas, la Cancillería Argentina no depositó el instrumento de ratificación ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

En años recientes nuestro país modificó la Ley 24.922, Régimen Federal de Pesca, mediante la Ley 26.386, con el propósito de desalentar a empresas o grupos económicos con actividades en Argentina que estuvieran realizando pesca en la jurisdicción argentina sin permisos otorgados por nuestra autoridad de aplicación.

4 - La "Milla 201"

Desde hace varios años y desde distintos ámbitos locales, se ha advertido sobre la necesidad de regular las pesquerías en la zona adyacente a nuestra ZEE, coloquialmente conocida como "Milla 201". Se han escrito muchas páginas y hasta promovido conferencias para informar sobre el peligro de "no hacer nada".

La ausencia de regulación de la pesca en la zona adyacente, lleva al deterioro y eventual destrucción de valiosos recursos pesqueros, mayormente constituidos por especies traszonales y migratorias.

La inexplicada decisión de retener indefinidamente el proceso de ratificación del Acuerdo de Nueva York y la ausencia de propuestas alternativas conducentes, genera incertidumbre y aviva el riesgo de perder la iniciativa a manos de otras potencias con intereses en el área.

No faltan indicios concretos al respecto. China, cuyas masivas flotas continúan pescando en forma indiscriminada en el área, ha intervenido recientemente en foros internacionales en busca de un posicionamiento ventajoso.

En julio pasado en oportunidad del periodo de sesiones del Comité de Pesca (COFI) de FAO, la delegación china pidió que sea la FAO quien regule la pesca dado que no hay medidas de ordenamiento y conservación que regulen la pesca en el Atlántico Sur por parte de los estados costeros.

La intención detrás de la iniciativa es posicionarse en una eventual distribución de cuotas de pesca en el Atlántico Sur Occidental. Acertadamente, los representantes argentinos en el COFI dejaron claro que ese no era el ámbito para tal presentación y que la regulación de los recursos era un derecho del estado costero. Los británicos, por su parte, guardaron silencio conocedores que saldrían ganando de cualquier modo. Para suavizar la situación, la delegación oriental aclaró que su propuesta se refería a todas las zonas marítimas no reguladas y no exclusivamente al Atlántico Sur.

Idéntica actitud tuvo China en el OCDE que es la organización para cooperación y el desarrollo económico, donde Argentina no está representada.

Las luces dejaron de ser amarillas para ser rojas, y se hace necesario encarar acciones, más allá de los discursos políticos y diplomáticos.

Puede ser útil observar lo ocurrido en la Organización Regional de Pesca (OROP) del Pacífico Sur por el reparto de las cuotas de captura del poton (calamar Giga del Pacífico) y la actitud de los actores chinos al respecto. En este caso, Chile, Perú y Ecuador, en apoyo al objetivo de la ONG Sustaintable Fisheries Partnership (SFP) de que el 75 % de los productos del mar se produzcan de manera sostenible para el año 2020, formaron un comité para el manejo del calamar gigante del Pacífico -CA-LAMASUR - como grupo adjunto a la Organización Regional de Ordenación Pesquera del Pacífico Sur (OROP-PS).

El objetivo de Calamasur es la conservación y explotación económica sostenible en el largo plazo de los recursos pesqueros en el Océano Pacífico Sur, con especial cuidado en salvaguardar los ecosistemas marinos mediante la aplicación del enfoque precautorio y ecosistémico en la ordenación pesquera. Todos los países con pesquerías presentes en el Pacifico sur aceptaron esta regulación.

Veamos ahora lo hecho por Argentina. En el mes de julio de 2018 se firmó con España un memorando de entendimiento en materia pesquera en el marco de la reunión de ministros de agricultura del G-20. El convenio dice que España y Argentina coordinarán y aseguraran el uso sostenible de las poblaciones traszonales y reforzaran las medidas de lucha contra la Pesca Ilegal No Declarada y No Reglamentada (INDNR) y que el acuerdo reforzará la colaboración en materia de investigación científica de los recursos pesqueros en el área adyacente de la ZEE argentina.

Es decir, es la suma de buenas intenciones de nuestro país con España, quien ya ha demostrado no tener problema en pescar con permiso de los británicos y, es más, utilizar todos los medios para que sus barcos —con bien ganada fama de depredadores- sigan pescando sin regulación en el área.

Ante la necesidad de abandonar el inmovilismo con en el que nos hemos manejado es esta materia desde hace años, nos preguntamos: ¿Por qué no considerar, inspirados en el ejemplo de los países hermanos del Pacifico, la formación de un comité para el manejo sustentable del calamar Illex del

Atlántico (pota argentina) en el área adyacente de la ZEE, presidido por la República Argentina, permitiendo el ingreso a todos los interesados, con el fin de regular la pesquería? Creemos que sería un primer paso hacia una solución razonable e inteligente de esta problemática.

5 - Conclusión

El Acuerdo de Nueva York regula con propiedad la libertad de pesca en alta mar, la cual está representada por el criterio de pesca razonable. Entre sus características más importantes se pueden resumir las siguientes:

- Se aplica solo a recursos traszonales y altamente migratorios en alta mar.
- Le da contenido al deber de cooperación para el manejo y conservación de ciertas poblaciones de peces (art. 8 y siguientes).
- Es obligatorio aplicar el principio precautorio y enfoque ecosistémico incluso dentro de la ZEE (arts. 5 y 6).
- Los Estados deben cooperar a través de las Organizaciones Regionales de Pesca (ORP). Estados que no son parte de una ORP no podrán pescar en el área regulada por dicha organización (arts. 8.3 y 17).
- Los Estados tiene la obligación de aplicar medidas compatibles en sus ZEE (art. 7).

El Acuerdo complementa y refuerza un aspecto enunciado pero no suficientemente desarrollado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, estableciendo normas detalladas sobre algunas cuestiones que sólo se abarcaron mediante principios generales en 1958 y 1982. Estas reglas se inspiran en los conceptos modernos de gestión ambiental, basados en la ciencia de calidad y los datos completos, tal y como lo articula la CONVEMAR. El Acuerdo ha influido en la práctica de los Estados (por ejemplo, en la legislación y el suministro de estadísticas sobre capturas a la FAO) y la labor de la FAO y de las ORP, incluso antes de su entrada en vigencia. Con el devenir del tiempo, formará parte de las mejores prácticas y será considerado como un texto robusto en el marco del derecho moderno del mar basado en lo que se estableció en la Convención de 1982. En esa perspectiva, ha ayudado a que el principio de la libertad de la pesca marina sea reconocido hoy en día por toda la comunidad internacional. Por lo tanto, el Acuerdo debe seguir contribuyendo al mantenimiento de la paz y la seguridad internacional, algo particularmente apropiado en 1995, cuando el mundo conmemoró el 50° aniversario de la Organización de Naciones Unidas.

Argentina debe promover medidas para regular las pesquerías en el área de la alta mar adyacente a la ZEE ("Milla 201").

C) LAS CONDICIONES AMBIENTALES DEL MAR ARGENTINO

1 - Características generales

El Mar Argentino está ubicado en el sector SW del Océano Atlántico Sur. Con una extensión de 960.000 Km².

Sus aguas cubren la plataforma continental hasta los 200 metros de profundidad, alcanzando el comienzo del talud continental, si bien como hemos visto antes, la plataforma continental se extiende más allá de la milla 200.

La ONU, específicamente la comisión de límites de Plataforma, ha reconocido la ampliación de plataforma marítima en base a lo dictaminado por la resolución 40 de lo presentado por Comisión Nacional de Límite de la Plataforma Continental Argentina (COPLA).

1.1- Condiciones ambientales:

La región se caracteriza por una dinámica muy alta desde el punto de vista oceanográfico como así también meteorológico, al presentar aportes de masas de agua del Océano Pacífico, aporte de agua antártica en la convergencia, escurrimientos continentales de vertientes de cordillera y una circulación general atmosférica que, desde el golfo de Santa Catalina en Brasil y hasta el sur del Mar de Weddell, es considerada como zona ciclogenética por excelencia, con formación de centros de baja presión a sotavento de la Cordillera de los Andes. Además el Océano Atlántico Sur influye y es influido por los cambios globales que afectan al planeta, generando anomalías atmosféricas y oceanográficas que le son propias.

1.2 - Circulación atmosférica y oceánica:

En este contexto los más importantes fenómenos son: la circulación atmosférica y oceánica a gran escala y sus variaciones.

La dinámica y variabilidad de la interacción corrientes Brasil - Malvinas y sus conexiones con la circulación regional y global del clima.

El rol del pasaje Drake como punto de entrada de aguas subantárticas y la variabilidad en el transporte de agua fría profunda en su viaje rumbo al Norte y al Este.

La retroflexión de la corriente de las Agulhas y la contribución del conjunto Benguela - Agulhas en los remolinos de masa de agua, transporte de calor, dentro del Atlántico subtropical y tropical sur.

La interacción mar-atmósfera como flujos de calor, energía, olas, hielo marino, etc. Las condiciones atmosféricas tienden a ser uniformes donde sólo hay ligeras diferencias entre las temperaturas del aire y del mar; de lo contrario, se pueden observar rápidos y variados cambios meteorológicos. En nuestro mar, la mayor diferencia entre el aire y el agua se corresponde generalmente a los meses de verano. El agua está más caliente durante los meses de noviembre a abril, entre latitudes de 30° a 40° S, porque la corriente del Brasil fluye hacia el sur. Y el aire recibe una mayor cantidad de radiación solar debido al periodo estival.

2 – Corrientes oceánicas



El mar argentino pose dos corrientes marinas: una cálida, la corriente del Brasil, que llega hasta los 39º de latitud Sur y otra fría, la corriente de las Malvinas (cuyo núcleo sigue la isobata de 200 m), la cual es una prolongación de la corriente Circumpolar Antártica. La dinámica y variabilidad de la interacción de las corrientes de Brasil y la de Malvinas además posee conexiones con la circulación regional y global del clima.

El ingreso de importantes masas de agua fría provenientes del Océano Pacífico genera la Corriente de Malvinas, rica en nutrientes y con circulación sur a norte, que bordeando la plataforma continental llega a la latitud de los 34° S. La porción norte de dicha corriente rompe la termoclina entre primavera y otoño dando acceso a la superficie de aguas subantárticas más frías, que favorecen el desarrollo íctico y se presentan como zonas preferenciales de captura.

3 – Circulación oceánica

La circulación oceánica es promovida por el viento, el gradiente de presión, la fuerza de Coriolis.

En cuanto a la circulación atmosférica superficial se corresponde básicamente a tres celdas (Stewart, 2009):

- a) Entre los 23° latitud sur y el Ecuador, es la zona de vientos alisios.
- b) Entre los 30° y los 60° de latitud sur, se encuentran los vientos del oeste. Es el lugar de formación de ciclones.
- c) La tercera se ubica entre los 60° de latitud sur y los polos donde se presentan vientos del este.

4 – Mareas

Destacada participación presentan las mareas y corrientes de marea estudiadas minuciosamente por los navegantes y pescadores para no ver peligrar sus operaciones, ya que las mismas ponen de manifiesto características muy cambiantes a lo largo del litoral, variando su amplitud entre 60 centímetros en el Río de la Plata hasta 12 metros en la costa patagónica, entre San Julián y Río Gallegos, con corrientes de marea que en algunos casos logran superar los 6 nudos de velocidad.

5 – Temperatura del agua

Con respecto a la temperatura del agua de mar, la misma disminuye a medida que se navega hacia el sur, tomando valores promedio de 20°C a la altura de la desembocadura del Río de la Plata y 10°C a los 52° de latitud S en verano, descendiendo a 10°C y 4°C, respectivamente, en invierno. Esta variable debe ser de consideración prioritaria en los casos de «hom-

bre al agua», por los escasos tiempos disponibles para su recuperación con vida, en función de la latitud/temperatura.

6 - Hielos

Otro aspecto a considerar es la posible presencia de témpanos a la deriva durante todo el año, como consecuencia de su desprendimiento de las costas antárticas, presentando un verdadero peligro para la navegación, por cuanto los registros existentes demuestran que los mismos ingresan a la plataforma continental, y arrastrados por la Corriente de Malvinas, alcanzan a superar la latitud del Río de la Plata, manteniendo no obstante su degradación, volúmenes importantes.

7 – Meteorología

Sobre el Mar Argentino las trayectorias de los ciclones extra tropicales se trasladan entre los rumbos Este y Sur; en promedio arrumban al sudeste, hasta la costa antártica.

Los sistemas báricos que generan los patrones atmosféricos de circulación, es decir los vientos predominantes en superficie, se encuentran posicionados en promedio de la siguiente manera:

- a.- Los vientos del Oeste, entre 40° S y aproximadamente los 65° S.
- b.- Los vientos del Este, más al sur, hasta las inmediaciones de la costa antártica

Todos ellos en conjunto tienen un corrimiento estacional siguiendo con cierto retraso, algo más de un mes, los movimientos latitudinales del sol a lo largo del año.

Las anomalías en los patrones de circulación, ubicación e intensidad de ellos, la interacción entre las corrientes marinas, la temperatura de la superficie del mar y la circulación termohalina, son solo una pequeña parte de la dinámica oceánica.

La característica meteorológica importante de la región considerada guarda relación con los vientos predominantes en el mar argentino, cuyas direcciones son del 3er. y 4to. cuadrante y la velocidad media del viento aumenta desde la latitud del Río de la Plata hacia el sur y mar adentro en forma constante, registrando los valores más altos en la estación invernal.

8 - Ciclones

Con un criterio estadístico, se pueden establecer algunas características específicas con relación a la formación y movimiento de los ciclones en toda el área oceánica adyacente al país.

Se denomina ciclogénesis al proceso de formación de un ciclón. Si se analiza su ciclo de vida típico, se observa que, en un principio, la masa de aire frío y la de aire caliente se encuentran separadas por una superficie frontal en un estado casi estacionario, para luego desarrollarse una onda en el frente y un centro de baja presión en el vértice.

Esto indica que el ciclón está naciendo y que seguirá profundizándose si las condiciones le son favorables. En el hemisferio sur los vientos ciclónicos soplan en el sentido de las agujas del reloj.

Las depresiones que se originan en la región austral comúnmente se desplazan del oeste hacia el este. El continuo pasaje de sistemas frontales constituye la más notable característica de la meteorología argentina. Estadísticamente se advierte que entre las latitudes 25° y 40° S existe una mayor formación de ciclones en invierno y en las estaciones intermedias, que en el verano.

9 - Temporales

Existe una persistencia de temporales en el mar argentino. En meteorología se considera que estamos ante un temporal cuando los vientos soplan con velocidades de viento superior a 35 nudos. La fuerza medida sería de 8 según la escala Beaufort. La Escala de Beaufort es una medida empírica para la intensidad del viento, basada principalmente en el estado del mar, de sus olas y la fuerza del viento va de 0 a 12. La Escala de Douglas mide la altura de las olas y el oleaje del mar y también va de 0 a 12. El temporal también sería a partir de 8.

Es de amplio conocimiento que en los mares australes los vientos fuertes y muy fuertes son frecuentes. Sin duda el Atlántico Sur adyacente a la costa argentina no es un mar tranquilo Vientos superiores a 35 nudos superan el 10 % de los casos en invierno, registrándose olas de más de 6 metros de altura como valor significativo promedio y las alturas máximas absolutas superan los 10 metros. Esta situación presenta para el navegan-

te de embarcaciones de pequeño porte la necesidad de buscar reparo ante el indicio o aviso de temporal.

Los temporales más frecuentes son del tercer y cuarto cuadrante, por lo cual es recomendable buscar reparo costero para guarecerse. Cuando un buque navega en un temporal sufre no solo la acción de los vientos de alta velocidad, sino también de los efectos que estos causan sobre el mar. Viento fuerte levanta olas de gran altura y transmite esa energía a mucha distancia, manifestándose como mar de fondo. Esto se nota cuando en zonas determinadas, un buque navega con vientos leves, pero soporta una onda de mar elevada y de largo periodo, generada en un lugar distante.

10 - Vientos

El conocimiento de las áreas de baja y alta presión, aproximadamente estables, ayuda a entender el comportamiento de los vientos en superficie, porque su existencia se debe precisamente a la diferencia que existe entre una región y otra, en los valores de la presión atmosférica.

El viento se define como "aire en movimiento". En latitudes bajas, el valor de la velocidad media del viento es menor que en las altas. En latitudes altas, el valor de la velocidad del viento es mayor en invierno que en verano, debido a la circulación de los sistemas de presión en esas latitudes y también de los mayores gradientes de presión.

Entre las latitudes 30 y 40° S, se advierte que los vientos característicos más fuertes registrados son de dirección Oeste. A partir de los 40° S, debido a la circulación general, los vientos predominantes provienen del Noroeste al Sudoeste. Generalmente son fuertes, con cambios bruscos en intensidad y dirección.

Los vientos que soplan en el Río de la Plata no son, por lo general, de gran fuerza media; suelen ser de leves a regulares, pero en muchas oportunidades se desatan con fuerza de temporal. Representan poco peligro para buques grandes con propulsión a máquina, siendo riesgosos para unidades pequeñas y medianas.

Se le da el nombre de "pampero" al viento que sopla del sector suroeste. Este viento cruza el Río de la Plata como un viento del sur, seco y frío, casi siempre con ráfagas de mucha fuerza y, a veces, con intensidad de temporal. También, inmediatamente delante del frente frío, vienen nubosidad convectiva y chaparrones de lluvia, eventualmente de granizo. Luego la nubosidad se fracciona y va aclarando hasta que el cielo queda despejado. Este viento, por lo común, no origina perturbaciones marcadas en el río, pero sí puede crear olas de alguna importancia.

Las sudestadas se producen cuando se establecen un ciclón sobre Uruguay y un anticiclón al este de la Patagonia. Las sudestadas recorren su trayectoria por extensas regiones marítimas y por lo tanto, están cargadas de humedad que desencadena tiempo sucio, reducción de la visibilidad y abundantes lluvias. La persistencia de una situación sinóptica de este tipo es variable, aunque en muchas oportunidades pueden subsistir por un lapso de varios días, con vientos fuertes o superiores. Por lo general, las sudestadas más intensas ocurren en otoño.

En realidad, el mayor peligro de las sudestadas no son sus fuertes vientos ni tampoco el mal tiempo asociados a ellos y no representan peligros a la navegación pero si a la seguridad de los bienes y la vida de las personas por la crecida de las aguas producida por la acción del viento que termina muchas veces en daños sobre la costa y los puertos.

11 - Nieblas

Estudiar las nieblas es de vital importancia para tratar en toda su extensión el problema de la visibilidad, que tan importante resulta para toda operación marítima. La visibilidad describe la transparencia de la atmósfera y se la define como la distancia máxima a la cual un objeto puede ser observado claramente, de manera que pueda ser reconocido en un día de luminosidad normal.

Son muchos los factores que provocan la reducción de la visibilidad, pero los más frecuentes y peligrosos para todo tipos de operaciones marítimas son las nieblas y las neblinas, que pueden presentarse en forma pronunciada y en áreas extensas. La definición más precisa y breve utilizada de niebla es "una nube que está en contacto con el suelo". Si la visibilidad es igual o menor que 1000 metros, se la denomina niebla; neblina es cuando el límite citado está comprendido entre 1000 y 2000 metros.

Los tipos de nieblas y las características propias de cada una que interesan al hombre que ha de navegar, según las causas que las provocan, son: de radiación, de advección, frontales y las denominadas brumas de mar.

Las nieblas de radiación se deben al enfriamiento del suelo por emisión de radiación de onda larga. Este fenómeno produce el enfriamiento del aire sobre el suelo y la condensación del vapor de agua presente en él. Son nieblas continentales y nocturnas, pero interesan porque suele ocurrir que, en las regiones costeras, perturban la visión al navegante, en especial cuando debe tomar puerto.

Las nieblas de advección se forman en la parte inferior de una masa de aire húmedo que se desplaza sobre una superficie más fría.

Las nieblas frontales se forman en un frente caliente o en estado de oclusión; es común observarlas sobre el mar en latitudes altas, haciéndose muy persistentes en áreas donde el frente permanece estacionario.

Las denominadas brumas de mar es un fenómeno meteorológico que consiste en la suspensión de partículas muy pequeñas que se levantan del mar, es decir que las partículas se expanden en el aire.

La "bruma" se diferencia de la "neblina" y la "niebla" por su composición física.

La «bruma» se diferencia de la «neblina» y la «niebla», además de su composición física, es indirectamente diagnosticándola por el contenido de humedad relativa atmosférica.

En resumen, sobre los océanos, las nieblas se presentan en las regiones donde las corrientes oceánicas se mueven de un lado a otro de los continentes y sobre ellas circulan masas de aire húmedo y relativamente caliente.

12 - Tormentas eléctricas

Una tormenta eléctrica es "una tormenta local producida por una nube cumulonimbos y que está acompañada por relámpagos y truenos. Este fenómeno meteorológico se desarrolla en forma muy aleatoria, en tiempo y espacio, incluso cuando integran frentes y líneas de inestabilidad bien definidos. Las mayores probabilidades de tormentas eléctricas se presentan en primavera y verano. Para las embarcaciones los rayos representan un peligro cuando caen en la arboladura de las mismas, si carecen de pararrayos, produciendo incendios y afectando equipos electrónicos o tripulantes.

13 – La navegación

Una manera de prevenir inconvenientes en el desarrollo normal de la navegación marítima consiste en realizar un estudio de las causas que la impiden o perturban. Uno de los factores más importantes es el meteorológico, pues se advierte por ejemplo que, con mal tiempo, un buque puede verse obligado a cambiar de ruta o reducir su velocidad para asegurar su estabilidad.

En particular, cuando la navegación es costera, es importante que la visibilidad sea buena y que se conozca la probabilidad de que haya fuertes vientos sobre la costa o nieblas que reduzcan la visibilidad.

Cuando se efectúan movimientos de entrada de naves a un puerto o salidas de él, deben considerarse, además de la existencia de profundidad y espacio suficiente para realizar las maniobras, las condiciones de visibilidad para navegar por los pasos o canales con seguridad.

Además del desarrollo típico de los fenómenos atmosféricos, el responsable de la conducción de un buque debe conocer las características del tiempo en la zona donde va a operar y analizar todos los parámetros meteorológicos, pues son variadas las causas que pueden suscitar dificultades u ocasionar serios daños a la embarcación que le ha sido confiada. Es recomendable acceder a pronósticos meteorológicos con una extensión de 72 horas, como mínimo.

En síntesis, el Mar Argentino presenta condiciones ambientales que en no todos los casos permiten la navegación de cualquier tipo de embarcación. Los Capitanes y Patrones deben contar con una capacitación acorde a todos los desafíos que la naturaleza presenta el Mar Argentino.

14 - Conclusiones

- 1- El Mar Argentino presenta condiciones oceanográficas y meteorológicas que por sus características implican serios riesgos a todas las embarcaciones, en particular a las pequeñas y medianas.
- 2– Los buques pesqueros deben contar con eficientes y confiables servicios de Aviso a los Navegantes y Apoyo Meteorológico Marítimo.
- 3– Los Capitanes y Patrones de Pesca deben capacitarse para conocer las condiciones ambientales de las áreas marítimas donde navegan y operan, para dar la mayor seguridad a sus buques y tripulaciones. Además deben saber interpretar las informaciones recibidas por diversos medios para hacer su propio pronóstico confiable.

D- LA SEGURIDAD DEL PERSONAL DE LA PESCA

Las operaciones de pesca se efectúan en cualquier área, desde aguas someras del litoral hasta las grandes profundidades de la alta mar. No obstante que los países marítimos cuentan con organizaciones de servicios de búsqueda y rescate que incluyen la evacuación de emergencia con buques y helicópteros, puede transcurrir un tiempo bastante prolongado antes de que la asistencia médica llegue a la zona donde se encuentra el buque que tiene una persona accidentada o con un problema grave de salud.

La supervivencia del pescador depende en especial del tipo y características del buque en que navega y en muchos de ellos el riesgo de perder la vida es muy alto en caso de siniestros. Tanto el diseño como la construcción, el mantenimiento y el manejo de las embarcaciones inciden directamente en la seguridad personal de los tripulantes.

La habitabilidad y los lugares de trabajo a bordo de los buques pesqueros son en general estrechos y limitados por equipos de pesca, lugares de almacenamiento y elementos que procesan a las capturas. Todo ello reduce el espacio físico disponible, por lo que los pescadores suelen moverse muy cerca de mecanismos y equipos potencialmente peligrosos. Durante la manipulación de las bandejas de pescado en los túneles de congelamiento suelen producirse accidentes. Lo mismo en caso de rotura de los aparejos de pesca, el personal que trabaja en cubierta tal vez no tenga posibilidades de ponerse al abrigo de posibles chicoteo de cables, arrastrados por las redes, impacto de cuadernales y portones y enganches con anzuelos o jiggers.

Debe considerarse que cada jornada de pesca, tipo de embarcación, arte o método de pesca utilizado, lugar de trabajo y tareas habituales que se realiza, tienen distintos grados de riesgo para el pescador. En los buques de mayor tamaño, como grandes congeladores o factorías, el riesgo de que la tripulación sufra accidentes graves o mortales es considerable a causa de la dimensión y complejidad de los equipos y maniobras realizadas a bordo. En embarcaciones menores a las citadas, y en las artesanales, el riesgo mayor es el naufragio o siniestros causados por condiciones mariológicas severas, falta de puertos o fondeaderos para refugio, características marineras inadecuadas

de la embarcación, pérdida de la potencia motriz, mala distribución de la carga, atascamiento de redes o maniobras de izado de capturas pesadas. Un peligro común a todas las embarcaciones es la colisión con otra embarcación.

La introducción de nuevas tecnologías en las embarcaciones pesqueras, tales como los radares y sondas electrónicas de alta definición, la navegación con GPS, las comunicaciones satelitales, el apoyo meteorológico puntual, modernas balsas y elementos salvavidas, ha mejorado la seguridad de buques y tripulantes pero no anula totalmente los peligros de accidentes.

1 – Accidentes y lesiones en la Industria Pesquera

La OMI define como siniestro marítimo: acaecimiento, o series de acaecimientos, directamente relacionados con la explotación de un buque que han dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

- Muerte o lesiones graves de una persona.
- La pérdida de una persona que estuviera a bordo.
- La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque.
- Los daños materiales sufridos por una embarcación.
- La varada o avería de un buque, o el hecho que se vea envuelto en un abordaje.
- Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al barco que represente una amenaza grave para la seguridad del mismo, de otro barco, o de una persona.
- Daño grave al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.
- Suceso marítimo: un acaecimiento o serie de acaecimientos, distinto de un siniestro marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del mismo, la de cualquier persona, o la del medio ambiente.
- La muerte de los tripulantes en los buques pesqueros está generalmente relacionada con el naufragio de la embarcación, siniestros ocurridos a bordo, caídas al mar o accidentes graves. Las causas

de accidentes pueden describirse en términos muy generales. Los accidentes están asociados con métodos de pesca peligrosos, como el arrastre y el palangre, y también con determinadas maniobras, equipos o mecanismos de pesca como chigres, aparejos, tangones, etcétera. Lo mismo por condiciones meteorológicas de mal tiempo y fallas humanas por descuido, cansancio o falta de adiestramiento, son también causa de accidentes.

En la valoración del riesgo existe un problema cultural en los pescadores que los lleva a valorar los riesgos en menor grado que los trabajadores de tierra. He visto a un primer pescador caminar sobre la bolsa de pescado flotante en el mar, antes de ser izada a bordo y él iba cortando los estrobos para facilitar la labor posterior. Un verdadero suicida visto desde la mentalidad de un hombre de tierra.

Por eso en cada accidente hay factores personales en juego y factores inherentes al riesgo del trabajo pesquero. Por definición se comprende como accidente laboral a un acontecimiento súbito e inesperado que se produce en ocasión de trabajo o como consecuencia de éste (Ley 19587 de Higiene y Seguridad en el Trabajo).

Definición de Inseguridad (copiado de la publicación proa hacia una pesca segura y responsable)

Acto inseguro: es aquel en que el accidente es producido por un error humano, ya sea en forma consciente o no y como producto de la negligencia o impericia del individuo.

Condición insegura: es la causa imputable a la maquinaria, equipamiento, etc. que se utiliza por parte de los trabajadores en el cumplimiento de las tareas y cuyo mal estado concurre en la mayor posibilidad de accidente.

Factor contribuyente: se trata de un factor agravante consciente o no que incide en la mayor posibilidad de accidente.

Las causas básicas de los accidentes son:

- Los factores personales.
- Factores inherentes al trabajo.

De la comparación entre las estadísticas sobre lesiones mortales en la industria pesquera y las tasas de lesiones mortales en otras industrias, se desprende que la pesca es una de las actividades profesionales más peligrosas. El Servicio de Seguridad y Salud en el Trabajo de la OIT ha estimado que la tasa de lesiones mortales de la industria pesquera es de 80 por cada 100.000 trabajadores, lo que corresponde aproximadamente a 24.000 defunciones al año; además, se ha calculado que cada año se registran en esta industria 24 millones de accidentes no mortales.

2 - La flota pesquera argentina

De los barcos pesqueros, tomando como medida de clasificación su eslora, podemos dividirlos en:

Hasta 15 metros son	79 barcos;
de 16 a 25 metros	154 barcos;
de26 a 40 metros	169 barcos;
más de 40 metros	166 barcos.
En total son 568 barcos registrad	dos v matriculados.

Dado que por el tipo de operación difieren también las situaciones de riesgo podemos decir que de esa flota hay:

- 40 barcos congeladores con un promedio de 40 hombres de tripulación;
- 90 poteros con un promedio de 30 personas por barco, dedicados a la pesca de calamar;
- 2 surimeros con un promedio de 88 personas, dedicados a la producción de surimi:
- 2 palangreros con un promedio de 31 personas, dedicados a la pesca con anzuelo;
- 80 tangoneros con 25 personas promedio, dedicados a la pesca de langostino;
- 2 barcos arrastreros de vieira, con 18 tripulantes promedio;
- 6 centolleros con un promedio de 12 personas;

El resto de la flota está constituido por unos 346 barcos fresqueros. La flota se complementa con los costeros amarillos, y los artesanales.

El personal embarcado matriculado que opera en los buques pesqueros son casi 15000 personas de ambos sexos, divididos en Oficiales, maestranza, marinería y personal de máquinas. La captura en toneladas de peces argentina del año 2017 por tipo de flota fue de:

CANTIDAD	FLOTA	TOTAL
	Fresqueros Costeros	149.084,40
	Fresqueros	208.961,80
	Fresqueros Rada o Ría	30.803,60
346	Subtotal	388.849,90

42	Congeladores Arrastreros	170.891,70
2	Congeladores Palangreros	300,10
90	Congeladores Poteros	86.694,70
80	Congeladores Tangoneros	109.707,90
6	Congeladores Centolleros	2.173,70
2	Congeladores Surimeros	20.507,10
222	Subtotal	390.275,30

568	TOTAL	779.125,10

3 – Siniestros a bordo de los buques pesqueros

Los siniestros a bordo de buques constituyen un riesgo importante, y son causa de la muerte de sus tripulantes. Estadísticas de la OIT demuestran que los fallecimientos por accidentes graves en los buques pesqueros son motivados por:

Hundimiento de la nave, zozobra:	51.2 %;
Incendio/explosión:	19,0 %;
Naufragio/varadura:	15,4 %;
Abordaje y colisión	10.9 %;
Otros / desconocidos	3.5 %.

De ello se deduce que el mayor número de lesiones mortales se producen en los hundimientos, incendios o explosiones y naufragios o varadas de los barcos pesqueros y abordajes. Como no todos los países que pescan informan datos sobre muertes en los siniestros, estos porcentajes son aproximados.

Los siniestros tienen causas variadas. El hundimiento de un buque de pesca puede ocurrir por condiciones de mar excesivamente duras con respecto a su diseño o por rumbos y averías en el casco a causa de un mantenimiento deficiente; la zozobra puede haber ocurrido por un diseño defectuoso, por modificaciones inadecuadas hechas en la estructura, una mala estiba de la carga, defectuoso lastrado o por un golpe de mar transversal cuando se ha perdido potencia de los motores.

Los incendios y explosiones suceden por deficiente manipulación de los combustibles y elementos inflamables o descuido en la utilización de artefactos eléctricos; las varaduras pueden ocurrir por un error de navegación o por la presencia de bancos no registrados, y por último las colisiones suelen producirse por falta de vigilancia en el propio barco o por negligencia de las personas de otra embarcación que navega en la misma área.

4 - Accidentes mortales a bordo (Ver ANEXO I)

El riesgo de accidentes a bordo es propio de la naturaleza de las operaciones de pesca, entendiéndose por accidentes a bordo aquellos en que el tripulante de un buque pesquero resulta lesionado o pierde la vida, sin que se haya producido la pérdida o daño grave de la embarcación. Los más comunes son las caídas al mar, fracturas y heridas cuando se usan los aparejos de pesca, asfixia en lugares cerrados y resbalones o caídas a bordo provocadas por un movimiento brusco de la embarcación.

La OIT registra de 1995 a 1997, en 18 países, el siguiente porcentaje de muertes por accidentes ocurridos a bordo: caídas al mar y desapariciones: 51 %; operación de artes de pesca: 8,8 %; asfixia: 4 %; caídas a bordo: 1,5 %; manipulación equipos: 1 %; golpes de mar: 0.5 %; otros: 9,7 %; desconocidos: 23,5 %.

Esta información demuestra que las caídas y desapariciones en el mar son la causa más común de la muerte de pescadores, que se producen por inmersión o hipotermia al hundirse o zozobrar sus embarcaciones. Los casos más frecuentes son los que ocurren en las lanchas pequeñas, menores de 20 toneladas, en los meses de invierno y condiciones de mar adversas. Las causas de estos siniestros radican normalmente en navegar con sobrecarga y en modificaciones inadecuadas hechas a la estructura de las embarcaciones. Las lesiones mortales registradas en buques de más de 20 toneladas de registro

bruto se originan en la falta de medidas de seguridad, perdiendo la vida los tripulantes al caerse por la borda o ser arrojados por aparejos u otros equipos y ahogarse. Otros pescadores mueren en accidentes cuando manipulan máquinas, en los transbordos y también por el descontrol producido por un exceso de alcohol. Un número importante de accidentes mortales no tienen causa conocida al no existir testigos de los hechos.

Las embarcaciones pequeñas de esloras menores de 12 metros son las que en su mayoría operan en condiciones precarias de seguridad por falta de elementos que salvaguarden la vida de los pescadores y equipos adecuados de comunicaciones, primeros auxilios y de un sistema de búsqueda y rescate. En los países que tienen una gran parte de la población dedicada a la pesca artesanal, como son los del Sudeste asiático y Oceanía, y en otros donde existen fuertes vientos y mar arbolado, se produce el mayor índice de accidentes mortales de pescadores.

5 - Accidentes no mortales

Las características y singularidad de la actividad pesquera aumentan las probabilidades de los riesgos de accidentes. El ambiente donde el pescador desarrolla sus tareas es muy riguroso, en particular cuando trabaja "a la parte", sistema de remuneración que opta por reducir el número de tripulantes y requiere de ellos un gran esfuerzo físico, que les trae como consecuencia fatiga y estrés.

Los accidentes no mortales son muy numerosos en la industria pesquera. Las partes más vulnerables del cuerpo de un pescador son las manos, brazos y piernas, la cabeza y el cuello y en menor medida el tórax, la columna vertebral y el abdomen. Los traumatismos más comunes son las heridas expuestas, fracturas, aplastamientos, distensiones y contusiones. Muchas de estas lesiones tienen como resultado la amputación de dedos, manos, brazos y piernas, y serias lesiones del cráneo, infecciones y laceraciones.

6 – Factores del trabajo a bordo relacionados con la inseguridad

Podemos citar como los más importantes factores de riesgo en la actividad pesquera, los siguientes:

- a) Escasa formación de las tripulaciones sobre temas de seguridad personal.
- b) Falta a bordo de elementos que hacen a la seguridad del pescador y existencia de otros que hacen a su inseguridad.
- c) Jornadas de trabajo extenuantes, falta de sueño, lugares de descanso inadecuados, carencia de intimidad, exceso de bebidas alcohólicas, uso de drogas y estupefacientes.
- d) Relaciones de trabajo difíciles por la calidad y tipo del grupo humano, tensiones y estrés.
- e) Alejamiento del ambiente familiar por períodos prolongados o continuados.

7 – Riesgos y medidas preventivas más comunes

Riesgos:

- a) Caídas al mar por rampa, regala o embarcaciones auxiliares.
- b) Caídas en cubierta o desde cubiertas superiores.
- c) Golpes, heridas o amputaciones causadas por elementos móviles durante las maniobras de arriado o izado de artes y métodos (cables, redes, portones, pastecas, guinches, etcétera).
- d) Heridas con anzuelos, jiggers o aletas punzantes de pescados.
- e) Sobreesfuerzos al maniobrar o levantar elementos pesados.

Medidas preventivas que deben adoptarse:

- a) Instruir al personal sobre las medidas de seguridad que deben tomar.
- b) Dar a la tripulación períodos de descanso aceptables.
- c) Contar con equipos de primeros auxilios listo a usar.
- d) Durante la noche, excelente iluminación en cubierta.
- e) Comunicaciones entre operadores claras y precisas.
- f) Obligar el uso de guantes de protección, calzado antideslizante con punteras reforzadas y ropa de alta visibilidad cuando fuere aconsejable. En el personal de cubierta el uso de trajes anti exposición para el agua de mar, casco, salvavidas individuales y anteojos protectores para el personal expuesto a las luces de poteros.
- g) Controlar que el personal se mantenga en alerta, o alejado de artes, mecanismos y aparejos en movimiento, durante las maniobras de izado o arriado de artes y métodos de pesca.

8 – La Seguridad en el procesamiento del pescado a bordo

El procesamiento de las capturas se practica en menor o mayor grado a bordo, por los propios pescadores o personal especializado. Desde el más elemental eviscerado y desangrado hasta el envasado de productos preparados, son tareas que se realizan prácticamente en todos los buques. Las tareas sencillas como la manipulación del pescado fresco o el congelado producen pocos accidentes en comparación con los procesos donde se utilizan máquinas semiautomáticas de descabezado y eviscerado, fileteadoras o envasadoras, pero no podemos descartar los accidentes que suelen producir los movimientos de cajones de pescado de 40 kilogramos en la bodega de proa de un fresquero, mientras se soporta fuertes rólidos y cabeceos en un mar embravecido. La instrucción y el adiestramiento en temas de seguridad es imprescindible para prevenir accidentes, aspectos que son, en su instancia final, responsabilidad del capitán, pero hay que tener en cuenta que, en principio, la seguridad física del pescador es del organismo del Estado que lo habilita como tripulante de un buque pesquero.

9 – Instrucción y Adiestramiento en Seguridad Personal

Una adecuada instrucción en asuntos de seguridad física es un requisito previo para el trabajo en una ocupación tan peligrosa como la pesca. Por ello es que todos los pescadores deberían tener la obligación de recibir un mínimo de formación en seguridad, aspecto que en general sólo se halla en el nivel de capitanes, oficiales y patrones de pesca, pero no en las escalas inferiores. Los principiantes, y en especial aquellos de corta edad, no tendrían que ser embarcados si previamente no recibieron instrucción sobre seguridad y primeros auxilios y luego deberían completar su formación a bordo, donde personal experimentado los instruya sobre los recaudos que deben tomar para evitar accidentes.

A los patrones de pesqueros de pequeño porte no se les suele exigir una gran formación de seguridad, pero es obligatorio que conozcan una de las causas más importantes de accidentes mortales como es la producida por el hundimiento de los buques por su precaria estabilidad debido a una excesiva carga y también lo relativo a equipos pesados que lleva en cubierta. Los patrones deben saber diferenciar cuando un buque es estable, o no lo es, y además conocer cuáles son los medios de que dispone su embarcación para hacer frente a situaciones de emergencia, como cuando se producen incendios a bordo o cuando la embarcación hace agua.

Durante la navegación, la instrucción sobre aspectos de seguridad a veces es considerada como una pérdida de tiempo que resta eficacia a las tareas de pesca. Pero treinta minutos, aunque sea una o dos veces por semana, contribuirán a que la tripulación se sienta más protegida. Esta instrucción también puede darse en puerto entre marea y marea, en época de reparaciones o cuando las condiciones de operatividad del buque lo permitan. Es conveniente que en cada embarcación haya quién se dedique a los asuntos de seguridad y que pueda abordar el tema con solvencia. Estas reuniones informativas pueden también ser efectuadas por algún pescador contratado o alguien experimentado que haya tenido que abandonar la profesión por causa de un accidente.

Como los pescadores proceden de distintos orígenes, lugares, niveles sociales y culturales, la instrucción y medios didácticos deben ser especialmente seleccionados y mostrar sencillamente la realidad cruda de los problemas que pueden darse en un buque de pesca.

Lo deseable es que en todos los buques de pesca exista personal médico o enfermero que pueda asistir a la tripulación, aspecto que no siempre se logra por problemas de costos adicionales o falta de disponibilidad. Los buques con tripulaciones de más de treinta hombres tendrían que llevar, no solo equipos y medicamentos para atención de los accidentados, sino personal sanitario estable, ya que no siempre se podrá recurrir en una emergencia a la atención médica a través de una estación radioeléctrica terrestre.

El REGINAVE, en su capítulo 10, da normas generales referidas a los casos de siniestro, donde se incluye disposiciones para casos de incendio a bordo, colisión, abandono y hombre al agua y los zafarranchos correspondientes, temas que hacen a la seguridad de las tripulaciones.

10 – La seguridad en la flota pesquera argentina

Transcribo a la Profesora Silvia Paleo con quien hemos intercambiado mucha información:

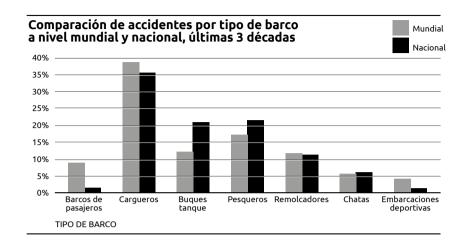
Introducción: La cantidad de siniestros en la flota pesquera argentina es dolorosamente conocida y en general con muy baja crónica periodística. Hay organismos internacionales como La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la FAO (Food and Agriculture Organization), que han estudiado este tema en profundidad, pero no siempre sus recomendaciones son adoptadas por las naciones que las integran, aún por aquellas que tienen una gran cantidad de buques y hombres dedicados a la pesca.

Hipótesis: La dificultad para acceder a estadísticas referidas a accidentes marítimos en nuestro medio, y en especial a los acaecidos a bordo de los pesqueros, constituye un obstáculo para trabajar en el establecimiento de las causas más frecuentes de siniestros en función del tipo de barcos, obligándonos a recurrir con tal propósito, a la memoria, experiencia y noticias periodísticas.

Objetivo: En Argentina no tenemos una Institución independiente pública o privada para investigar los accidentes marítimos pesqueros graves, muy graves y los incidentes marítimos cuando de la investigación puedan obtenerse enseñanzas para la seguridad marítima y para la prevención de la contaminación del medio marino procedente de los buques. En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna.

La PNA es la encargada, por Ley 18.416, de realizar las investigaciones primarias, ya que, desde que recibe el pedido de auxilio del siniestro o del accidente, es la primera que llega al lugar. Los únicos informes que se conocen son de tipo periodístico y para los familiares. El informe técnico oficial lleva un largo tiempo, años, luego es muy difícil o casi imposible conocer el informe final. Esto impide realizar una estadística para reconocer e identificar los problemas más importantes de los siniestros, analizarlos, obtener conclusiones y sugerir soluciones.

Tenemos un Tribunal Administrativo de la Navegación, su jurisdicción se extiende sobre la responsabilidad de los marinos mercantes argentinos a bordo de buques nacionales, si el suceso marítimo tiene lugar en aguas o puertos extranjeros, así como en la alta mar. Este Tribunal se encarga de juzgar y no de investigar.



Este cuadro fue publicado por Boletín del Centro Naval y su origen es El Tribunal Administrativo de la Navegación

Finalmente Con respecto a la investigación de los accidentes de buques pesqueros por Boletin Oficial de julio de 2018 el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Seguridad firmaron la resolución conjunta 2/2018 por la cual conforman la COMISION NACIONAL DE INVESTIGACION DESINIESTROS MARITIMOS para el fortalecimiento de la seguridad de la navegación y la prevención de siniestros y sucesos en mares, ríos, canales y demás aguas navegables de jurisdicción nacional y buques de bandera argentina.

A la fecha que escribo este libro han pasado más de 9 meses y esa comisión no funciona, ni está conformada.

11 – Comisiones de Investigación de Accidentes y Siniestros de otros países

Autoridad Marítima Danesa: Division for Investigation of Maritime Accidents Autoridad Finlandesa: Accident Investigation Board of Finland BEAMER:......Bureau d'enquêtes sur les événements de mer España cuenta con una Institución: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, CIAIM.

Los países de la UE han realizado una eficiente compilación de datos, la investigación y el peritaje de accidentes, la difusión de las conclusiones a que se arriba, más la formulación de estadísticas.

La UE tiene un organismo central que coordina con las instituciones de todos los países que la conforman.

Recientemente la organización marítima Internacional OMI, aprobó el "Código de Normas Internacionales y Practicas recomendadas para la Investigación de los Aspectos de Seguridad de Siniestros y Sucesos Marítimos". Dicha norma establece la obligación de los estados parte de crear una autoridad encargada de investigar los siniestros marítimos, con el "...objetivo de prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos". Asimismo, el Código estableció que la investigación no tiene por objetivo " imputar culpabilidad o determinar la responsabilidad" sino " prevenir en el futuro siniestros y sucesos marítimos".

12 - Factores de Pérdida de Estabilidad

El ingeniero naval español Guillermo Gefaell Chamochin en un artículo sobre buques pesqueros pequeños detalla aspectos que originan fallas en la estabilidad de este tipo de embarcaciones y son causa, hoy en día, de los siniestros y accidentes más terribles, porque suelen ocurrir de forma rápida y sin previo aviso.

Estas fallas suelen ocurrir en los volúmenes de los espacios cerrados debajo y sobre la cubierta principal, la carga de combustible embarcada, las artes de pesca, las cubiertas de protección y sus aberturas, la acumulación de pesos, las reformas a la estructura, la formación de Patrones y Armadores, los enganches de aparejos y las pruebas y cálculos de estabilidad.

Del análisis de estos aspectos el ingeniero Chamochín extrae las siguiente conclusión "Cuando se han perdido barcos, es muy probable que se haya dado la suma de varias circunstancias como las anteriormente señaladas. Deficiencia en la estimación de calados a popa en la prueba de estabilidad, peso de artes y aparejos en cubierta muy superior al considerado, tanques de combustible adicionales, escaso puntal a la cubierta de francobordo, altas superestructuras o puertas abiertas o mal cerradas son las fallas más frecuentes, si a ellas se le suma un oleaje considerable de popa y bodegas con superficies libres, pueden esperarse grandes desastres en los buques pesqueros de pequeño porte".

El capitán de la marina mercante española Cayuela Camarero establece en el Curso Internacional sobre Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Pesquero, los siguientes factores como perdida de estabilidad:

- Golpes de mar. Cadena de efectos.
- Pérdida de estanqueidad en compartimentos. Agua embarcada. Cubierta de protección.
- Reformas en el buque.
- Pesos añadidos y pesos retirados.
- Almacenamiento de combustible en lugares no previstos.
- Falta de sujeción de elementos pesados.
- Efecto de las artes de pesca.
- Enganche de aparejos en el fondo marino.
- Mar de aleta o de popa.
- Velocidad inadecuada de navegación.
- Formación de hielo.

Adaptado a nuestra reglamentación deben considerarse las siguientes recomendaciones:

La autoridad de aplicación pesquera, ingenieros navales proyectistas de buques pesqueros, y armadores deberán tener en cuenta:

- 1- Es responsabilidad del armador escoger el tamaño de embarcación que mejor le convenga para pescar dicha cuota de pesca.
- 2- Exigir en el proyecto del barco un cuidadoso estudio de los condicionantes derivados del tipo y método de pesca, así como de todas las situaciones de carga, e influencia de la faena y maniobras sobre la estabilidad, en términos de la operación que va a realizar el barco.

- 3- Requerir que los proyectos del barco contemplen cuales son los pesos máximos de aparejos de uso y de respeto, el combustible necesario para pescar en aguas alejadas del puerto base y prever la acumulación de pequeños pesos, a través de los años.
- 4- No permitir operar a los buques alejados de su puerto base sin que se le haga una comprobación exhaustiva de las condiciones en que lo hace. Exigir, si fuera necesario, antes de iniciar el viaje, una prueba de estabilidad con el buque totalmente cargado.
- 5- No permitir, para buques nuevos, espacios cerrados a las superestructuras de protección de popa, que lleven aberturas que puedan permanecer abiertas durante las maniobras de pesca.
- 6- Dotar una eficaz ventilación a los espacios de trabajo y habitabilidad, incluso instalar equipos de aire acondicionado que harán innecesario mantener las puertas exteriores abiertas por motivos de ventilación.
- 7- Instruir con personal docente capacitado, a los patrones y armadores sobre los aspectos de estabilidad e integridad de la estanqueidad de los buques pesqueros pequeños.
- 8- Penalizar, tanto a los armadores, astilleros e ingenieros, que sin la debida autorización, intervengan en el proceso de cambios o reformas que puedan afectar la estabilidad de un barco pesquero de pequeño porte.
- 9- Los inspectores de buques de pesca deberán esforzar para comprobar que sean correctas las marcas de calados, posición de tanques, distribución de pesos y otros aspectos que hacen a la estabilidad y estanqueidad de los barcos así como también la forma con que se lleva el Cuaderno de Estabilidad.
- 10-Extender a todos los barcos nuevos, la obligación de contar con planos confiables, exigiendo un estudio completo de estabilidad, al menos para las situaciones de salida de puerto y de plena carga, y regreso de zona de pesca. En sí, un cuaderno de estabilidad.

13 – Conclusiones

1- El ámbito marítimo donde se desarrolla la pesca es normalmente hostil, presentando a veces circunstancias adversas a la navegación por la impredecible variación de factores naturales, oceanográficos y meteorológicos.

- 2- La pesca es una de las actividades industriales más peligrosas para la seguridad personal de quienes participan en ella.
- 3- La mortalidad de los pescadores y trabajadores de la pesca se produce en las embarcaciones principalmente por hundimiento y naufragio, seguido por incendios o explosiones.
- 4- Los accidentes no mortales, como los traumatismos, son numerosos y suelen provocar una sobrecarga de trabajo para los demás tripulantes, y si la inhabilitación del pescador es por largos períodos, la consecuente pérdida de salario en algunos casos y un costo importante para la empresa empleadora.
- 5- Las embarcaciones de pesca costera son más proclives a los naufragios con pérdidas de vidas, siendo la principal causa de estos siniestros el exceso en la capacidad de carga, su mala estiba y las modificaciones inadecuadas hechas a la estructura de la embarcación.
- 6- En las embarcaciones de pesca de alta mar los accidentes personales no mortales son los más comunes y tienen como causa los equipos, máquinas y mecanismos que operan.
- 7- Es responsabilidad de los capitanes y patrones de pesca instruir a la tripulación sobre las medidas de prevención contra accidentes durante la ejecución de las faenas de pesca y preparar el buque para que esa faena se realice con la mayor seguridad personal.
- 8- La instrucción y el adiestramiento en temas relacionados con la seguridad son imprescindibles para prevenir accidentes, aspectos que son responsabilidad del Estado, del armador y, en instancia final, del patrón de pesca o el capitán.
- 9- Conociendo cuales son los factores que atentan contra la estabilidad bordo, los patrones deben conocer y aplicar los cuadernos de estabilidad calculado por los astilleros o sociedades de clasificación para las diferentes circunstancias. Ejemplo navegación libre a zona de pesca, trabajando en el área de pesca, regreso a puerto en diferentes condiciones de carga y combustible.
- 10-Es imprescindible que el país tenga un organismo, público o privado, que investigue los siniestros y accidentes, saque conclusiones, recomiende las normas para evitarlos y confecciones estadísticas nacionales.

E- LA CAPACITACIÓN Y EL ADIESTRAMIENTO DE LAS DOTACIONES DE BUQUES PESQUEROS

1 - Convenio 188 OIT

La Organización Marítima Internacional OMI, es el organismo responsable de adoptar medidas generales referidas a la seguridad marítima.

Sin embargo, en la 96 Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo OIT el 14 de junio de 2007 adoptó en la Ciudad de Ginebra Suiza un Convenio conocido como el 188, para impulsar los esfuerzos mundiales dirigidos a garantizar la seguridad en el trabajo de más de 38 millones de pescadores y trabajos conexos.

El Convenio entró en vigencia el 16 de noviembre de 2017 y por lo tanto la normativa debe ser adoptada por los estados miembros

Como principio general del Convenio 188 resulta de aplicación a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial (art. 2, inciso 1). El convenio conceptúa al trabajador pesquero como aquel que ejerce una actividad profesional a bordo de un buque pesquero excluyendo al personal de prácticos, los observadores pesqueros, y el personal de tierra que haya embarcado para realizar alguna tarea específica.

Hay que destacar que el Convenio establece la responsabilidad global del propietario o armador de asegurar que el capitán o patrón disponga de todos los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente.

Asimismo en el inciso 2 del artículo 8 responsabiliza a los Capitanes o Patrones aclarando que la responsabilidad de los pescadores embarcados y la seguridad operacional es integral.

2 – El Convenio STCW-F-95 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel del año 1995

Considerando la enorme expansión que ha tenido la pesca comercial en todo el mundo, el elevado número de siniestros que la misma registra y el peligro que implica el trabajo de las tripulaciones, también la OMI se propuso en las últimas décadas incrementar su esfuerzo para mejorar los niveles de seguridad en la industria pesquera.

El 7 de julio de 1995 en una conferencia realizada en Londres, con la asistencia de delegaciones de 74 países, la OIT, la FAO y otras organizaciones intergubernamentales, no gubernamentales y especializadas de las Naciones Unidas, se concretó el "Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros" conocido por su sigla en idioma inglés STCW-F-95. Dicho convenio entró en vigor el 29 de septiembre de 2012, después de que se alcanzaran las 15 ratificaciones requeridas en esa fecha, con la ratificación del República de Palau.

La Convención STCW-F establece la certificación y los requisitos mínimos de capacitación para las tripulaciones de los barcos de pesca marítima de 24 metros de eslora y superiores. El Convenio consta de 15 artículos y un anexo que contiene reglamentos técnicos.

Se deriva de otro convenio similar que agrupa a toda la gente de mar que es el convenio STCW LONDRES 1978. Al respecto quiero aclarar que la Convención de Manila STCW 2010 enmienda o modifica el convenio STCW pero no al FISH.

Del STCW Manila 2010 surge que: el 1 de enero de 2017 finalizó el plazo para el cumplimiento a la obligación de que toda la gente de mar deba estar en posesión de un titulo STCW que cubra la formación para desempeñarse a bordo.

Cuando se actualizó el documento STCW para la Marina Mercante, la OMI consideró que para el caso del personal dedicado a actividades de pesca se requería un documento con características diferente.

El Convenio STCW F tiene por objeto reglamentar aspectos de la formación y capacitación de los profesionales que prestan servicios a bordo de buques pesqueros, a través de una serie de exigencias que adquirirán carácter obligatorio, a partir de su entrada en vigor.

Con la celebración del STCW-F-1995, se instala por primera vez en el mundo una norma que exige una educación diferencial para los hombres de la pesca. Esto difiere de la formación de la marina mercante (STCW 78) agregando aspectos que son específicos de la pesca.

El STCW-F-95 tiene un conjunto de artículos sobre obligaciones generales, definiciones, aplicación, comunicación de la información, tratados de interpretación, certificación, disposiciones nacionales, control,

comprendido el control por parte del Estado del Puerto y promoción de la cooperación técnica.

El detalle de los requisitos del Convenio figura en un Anexo y se refiere a los patrones y maquinistas de los buques de eslora igual o superior a los 24 metros, a los ingenieros jefes y a los oficiales ingenieros de los buques de 750 KW o más de fuerza de propulsión y al personal a cargo de las radiocomunicaciones.

El capítulo III del Anexo del Convenio comprende los requisitos de formación en seguridad básica para todo el personal de pesca.

3 – El Código STCW-F-95 y la República Argentina

El documento STCW fue aprobado por nuestro país mediante la Ley 26981 publicada en Boletín Oficial el 26 de septiembre de 2014. Sin embargo hasta el presente el Gobierno Nacional no ha procedido a depositar la ratificación de tal convenio.

La ratificación de esta norma internacional por parte de la República Argentina y la asunción de los compromisos resultantes de ello, contribuirán a cimentar las bases de formación del personal de la pesca adoptadas por el país y además contribuiría con los esfuerzos internacionales tendientes a asegurar que este Convenio entre en vigor.

Este importante documento obliga a los Estados parte, entre los cuales se encuentra nuestro país, a que todas las instituciones públicas y privadas que en cada país se dediquen a la formación de pescadores, deberán coordinar sus acciones en el marco de un programa nacional.

La OIT junto con la FAO y la OMI decidieron en el año 2001 aprobar y editar una Guía para la Aplicación e Interpretación del Convenio STCW-F.

Mencionaremos algunas de las ventajas de refrendar el Convenio:

- Mayor jerarquía del sistema de Formación y Capacitación, que se encuentra a cargo de la Armada Argentina, con reconocimiento internacional. El personal formado y capacitado en este sistema recibiría certificados y títulos válidos en todos los países que suscriban el Convenio.
- Participación de la Argentina como "País Parte" en todos los asuntos que sean competencia del nuevo Convenio, incluyendo el fomento de

la cooperación técnica entre Estados, pudiéndose mencionar: la formación del personal administrativo y técnico; la creación de escuelas e instituciones para la formación de tripulantes y suministro de equipos y servicios para ellas; el desarrollo de programas profesionales de nivel apropiado; la instrucción y adiestramiento del personal en embarcaciones de navegación marítima y la facilitación de otras medidas y disposiciones destinadas a mejorar la competencia de las tripulaciones de los buques pesqueros.

- Brinda un marco de referencia para la aplicación de disposiciones de carácter nacional que se refieran a las prácticas de contratación de personal que no posea la suficiente formación o capacitación en cuanto a la realización de tareas que deba realizar una persona titulada, o a cualquier otro asunto que ponga en peligro la seguridad de la vida humana, los bienes en el mar o el medio marino.
- La inserción de modificaciones específicas al régimen de formación y capacitación nacional enunciado en el REFOCAPEMM, en virtud de la necesidad de homologar el sistema de titulación con el enunciado en el Convenio Internacional, manteniendo las normas locales que no afecten los requisitos mínimos de las recomendaciones.

4 – Apreciación sobre las conclusiones obtenidas

Los Convenios Internacionales anteriores como Torremolinos: SOLA, etc., que regulan la navegación en función de la seguridad siguen vigentes y también son importantes en la formación de la gente de la pesca.

La actual reglamentación en nuestro país sobre la seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones, no difiere mucho de la normativa del Protocolo de Torremolinos y otros documentos complementarios producidos por la Organización Marítima Internacional, por lo cual ratificar los últimos convenios no deberían ser un problema.

Una mayor adaptación podría lograrse, haciéndola obligatoria para todo tipo y tamaño de embarcación sea ésta a construir o ya construida y en operaciones.

La seguridad de la embarcación es responsabilidad en primera instancia del astillero encargado de su diseño y construcción junto con la conformidad del dueño o armador.

La embarcación debe encarar los aspectos que hacen a la seguridad desde el momento que se formula el anteproyecto y debe salir del astillero con todas las características que hacen a una navegación y operación de pesca segura.

Los parámetros de navegación y operación segura, en forma general, están dados por la estabilidad, la estanqueidad, los elementos y equipos de asistencia médica, ayudas a la navegación, de salvamento y comunicaciones, lucha contra incendios y colisión y primordialmente por los conocimientos y capacitación que todos los pescadores tengan sobre la seguridad de un buque y sus tripulaciones.

La responsabilidad por esos aspectos de la seguridad recae tanto en el Capitán o Patrón de pesca como en los tripulantes, cualesquiera sean las funciones que cumplan a bordo.

Al respecto el Capitán o Patrón debe conocer en detalle:

- 1- Las posibilidades y características de su buque y en especial sus limitaciones de carga.
- 2- Las condiciones hidrometeorológicas del área donde opera y aquella donde podrían hacerlo eventualmente.
- 3- El nivel de conocimientos que tiene su tripulación sobre situaciones de peligro tales como incendio, abandono, colisión, zozobra, supervivencia y faenas de pesca.

Es responsabilidad del Capitán o Patrón el instruir a su tripulación sobre las medidas de prevención de accidentes que deben adoptar durante las faenas de pesca y preparar éstas para que se realicen con la mayor seguridad personal posible. Es imprescindibles que los Capitanes y Patrones de pesca no sólo posean los conocimientos sobre seguridad que su título les exige, sino también capacidad y voluntad para transmitir esos conocimientos a su tripulación.

Es responsabilidad del Estado que el postulante a marinero pescador, antes de embarcarse por primera vez, tenga los conocimientos básicos sobre seguridad en situaciones de riesgo y accidentes personales y que luego estos conocimientos se extiendan y consoliden durante la instrucción y capacitación que debe recibir a bordo y en las escuelas de formación profesional.

Los buques pesqueros pueden navegar durante los traslados con la Dotación de Seguridad pero deben tener una dotación operativa mayor que la de seguridad cuando están cumpliendo faenas de pesca.

El cumplimiento del Convenio STCW-F-95 sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de Buques Pesqueros no producirá grandes cambios si se hacen algunas adaptaciones menores a nuestra actual reglamentación. La adopción de este Convenio puede traer beneficios para nuestros pescadores al recibir el reconocimiento internacional por su nivel superior.

5 – Acciones recomendadas

- 1- Depositar en los Centros Internacionales que correspondan los convenios ya aprobados por ley como son el STCW-F y el Tratado de Nueva York.
- 2-Aprobar Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 y adecuar las normas de seguridad que para los buques pesqueros tiene nuestro país, cubriendo en un todo el Protocolo de Torremolinos.
- 3- Aprobar Convenio 188 OIT.
- 4- Disponer que la Autoridad de Aplicación, los astilleros, los armadores y los Capitanes y Patrones de embarcaciones pesqueras, cualesquiera fuera su eslora, cumplan las normas de seguridad que dicta el Protocolo de Torremolinos, las "Directrices Voluntarias para el Diseño, Construcción y Equipamiento de Pequeños Buques Pesqueros" y el "Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros".
- 5- El armador previa modificación de cualquier estructura del buque o traslado de pesos, debe contar con la autorización de la Autoridad de Aplicación.
- 6- Inculcar a los Capitanes y Patrones de pesca que deben instruir a la tripulación sobre las medidas de prevención contra accidentes durante la ejecución de las faenas de pesca.
- 7- Instruir a los Capitanes y Patrones para que preparen su buque para que las faenas de pesca se realicen con la mayor seguridad personal.
- 8- Fijar como responsabilidad del Estado, del armador y en instancia final del Patrón de pesca o el Capitán, la instrucción y el adiestramiento en temas relacionados con la seguridad para prevenir siniestros y accidentes.
- 9- Crear un organismo, público o privado, que intervenga en todos los siniestros y accidentes marítimos cumpliendo funciones de Junta de

Investigaciones. Esta Junta además de su tarea investigativa sería la encargada de llevar un historial detallado de los hechos ocurridos en buques pesqueros, de modo de poder hacer una correcta evaluación de los siniestros y accidentes ocurridos, efectuar estadísticas y recomendar se adopten las medidas conducentes para evitarlos.

Por Boletín Oficial Público del 6 de julio de 2018, se publicó la creación de un Comisión Nacional de Investigación de Siniestros Marítimos por resolución conjunta entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Seguridad. A la fecha no se ha designado a nadie.

Sería importante hacerlo de inmediato para incrementar el conocimiento y promover política que permita una mejora de la seguridad y la prevención de accidentes.

- 10- Disponer que organismos del Estado o empresas privadas bajo el control del Estado, provean a los buques pesqueros con eficiencia y alta confiabilidad servicios de Ayudas a la Navegación y Apoyo Meteorológico Marítimo.
- 11- Capacitar a los Capitanes y Patrones de Pesca para que conozcan las condiciones ambientales de las áreas marítimas donde navegan y operan y dar así mayor seguridad a sus buques y tripulaciones.
- 12- Disponer que los buques en faena de pesca deban tener obligatoriamente una Dotación Operativa, mayor en número de oficiales y tripulantes de la Dotación de Seguridad ya que esta última será constituida solamente para efectuar navegaciones de traslado.
- 13- Establecer las adaptaciones y modificaciones necesarias para que nuestra reglamentación cumpla el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros (STCW-F- 1995).

ANEXOS

82

ANEXO I

ESTADÍSTICA DE SINIESTROS Y ACCIDENTES OCURRIDOS EN BUQUES PESQUEROS ARGENTINOS desde el año 2000 a junio de 2017

El presente trabajo fue elaborado por la comisión de pesca del Centro Naval hasta el año 2006 y luego completado por la Srta. Silvia Paleo hasta el 2017. Dicha colaboradora es autora de un trabajo denominado "Crear un comité para investigar los Siniestros y Accidentes Marítimos en el Mar Argentino". Respecto a los accidentes en los buques pesqueros se tuvo en cuenta sólo las colisiones, incendios, y muertes.

Nombre	Fecha	Lugar	Víctimas	Eslora
Cincomar II (N)	30/07/2000	160 MN de Punta Ninfas	0/25	55 m
Conarpesa V (N)	01/11/2001	Cabo dos Bahías	0/24	36 m
Azuchi Maru y Stella Maris (N x C)	22/03/2001	150 MN al este de Río Gallegos	0/57 0/55	89 m 68 m
Angela Wright (N x V)	19/01/2002	Encalló en Golfo San Jorge	0/24	38 m
Don Víctor (N)	19/08/2002	Punta Atlas	7/7	19.25 m
Chubasco (N)	2002	Cabo Raso	0/6	22 m
Argentina S (NVC)	12/2002	Escollera Pto. Rawson	1	11.00 m
Don Roberto (NVC)	21/05/2003	Golfo San Jorge	7/7	14,40 m
María Alejandra (N)	17/12/2003	190 MN al este de Pto. Rawson	0/30	53.00 m
Antonio Miralles (N)	24/03/2004	Afuera de Punta Ninfas	0/14	60 m
Santa Lucía (N)	15/04/2004	Prox. Bahía Hansen	6/6	19.00 m
Jesús del Camino(NVC)	15/04/2004	Golfo San Matías	7/8	18.00 m
Santa Marta (N)	25/04/2004	Rada San Antonio Este	4/4	9.90 m
Fe en Pesca (N)	02/07/2004	Cabo Blanco Exterior	0/9	26.05 m
Fénix (N)	05/10/2004	Caleta Córdoba	2/4 (*)	17.29 m
Gaviota III (N)	21/10/2004	Faro Claromecó	1/3	6.60 m
Siempre Don Pablo (NVC)	25/11/2004	Isla Escondida	3/7	18.00 m
Diego I (N)	25/11/2004	Comodoro Rivadavia	0/8	21.00 m
San Daniel (N)	05/10/2005	Caleta Córdoba	0/5	8.25 m
Vieirasa 8 (A^)	25/05/2006	Puerto Deseado	2/54	77.53 m

Carlos Álvarez	11/08/2006	En remolque a Caleta Paula	2/20	36.60 m
(N x I) Don Juan (N)	04/09/2006	Costa de Chubut	0/8	24,50 m
Stella Maris I (I***)	13/09/2006	165 MN al este de Deseado	0/56	68 m
Rosario G (N)	23/10/2006	40 MN al este de Rawson	7/7	18 m
Altalena (A^^)	23/01/2007	90 MN al este de Pto.Madryn	0/24	55,35 m
Magdalena (I***)	24/05/2007	65 MN Entró a Puerto Deseado	0/25	33 m
San Jorge (NVC)	19/06/2007	Frente a la costa uruguaya	0/8	20 m
Puente América (N X I)	28/07/2007	110 MN al este de Deseado	0/45	70 m
Kantxope (C****)	10/08/2007	20 MN de Puerto Deseado	0/20	49 m
Álvarez Entrena I (***)	11/08/2007	50 MN al este de C. Rivadavia	0/28	40 m
Álvarez Entrena II (I***)	25/08/2007	Afuera de Caleta Olivia	0/28	40 m
Atlántida (NVC)	02/04/2009	136 MN al sur de Mar del Plata	3/8	23 m
Mataco II (N)	05/05/2009	42 MN al este de Río Gallegos	1/44	58 m
Cincomar V (A^)	26/07/2009	Frente a Monte Hermoso	1/29	55 m
Puente Chico (A^)	28/10/2009	75 MN de C Rivadavia	1/20	39,50
Puente Chico (A^)	04/12/2009	67 MN al noreste C Rivadavia	1/20	39,50
Argenova XI (N)	11/03/2010	10 MN de Villa Gesell	0/8	45 m
San Pedro Apóstol (N x I)	11/03/2010	Carmen Patagones	0/10	24 m
Unión (NVC)	30/10/2010	Frente a la costa de Claromecó	2/9	20 m
Mar del Chubut (A^^)	08/02/2011)	180 MN al este de Pto. Madryn	1/8	24 m
Es Posible II (N x V)	21/03/2011	Canal de Caleta Olivia	0/4	12,85 m
Pablo I (N)	10/12/2011	Frente a la costa de Villa Gesell	0/6	16 m
Neptunia III (NVC)	15/02/2013	6 MN del Puerto de Rawson	0/4	9,90 m
Virgen María (A^)	28/06/2013	Frente a las costas de Miramar	1/15	57 m
Orión I (N)	03/10/2013	46 MN al sur de Mar del Plata	0/6	53,20
Galme I (N)	04/01/2014	20 MN al este de Mar del Plata	0/6	18,50 m
Altalena (A^)	21/09/2014	Cae al agua durante maniobra	1/15	55,35 m
San Jorge I (NVC)	23/02/2015	40 MN de Villa Gesell	5/8	20 m
Rawson (N)	06/08/2015	60 MN al este de Cabo Tres Puntas	0/9	22,6 m
Temerario (A^)	29/10/2015	Golfo San Matías	1/7	20,55 m
Mariana (NVC)	15/12/2015	frente a la costa de Punta Delfín	0/4	9,90 m

Marianela (A^^)	26/04/2016	Herido evacuado en Mar del Plata	0/8	27 m		
Villarino (A^^)	03/05/2016	A 142 MN de Puerto Madryn	0/30	70,20 m		
Padre Pío (A^)	30/06/2016	Cae al agua frente a Punta del Este	1/4	9,90 m		
O Sole Mío (A^^)	01/07/2016	Samborombón frente Puerto Lavalle	1/4	9,90 m		
Sagrado Corazón (N x V)	20/08/2016	Vara y se hunde en el río Chubut	0/7	23 m		
San Antonino (N)	01/09/2016	10 MN al este de Punta Mogotes	6/6	16 m		
Esteiro (N x I)	11/09/2016	197 MN del Puerto Mar del Plata	0/17	38,10 m		
Victoria I (V)	28/10/2016	Frente a Mar del Plata	0/11	25 m		
Noemí I (NVC)	23/11/2016	11 MN de Puerto Rawson	0/4	9,90 m		
Orión V (A^)	16/02/2017	Puerto Deseado	1/25	53,20 m		
Entre los años 2000 y 2017 se produjeron 86 muertes y 41 hundimientos						

(A) Accidente (C) Colisión (I) Incendio

(N) Naufragio (V) Varadura

(V) Varadura
(N x C) Naufragio por Colisión
(N x I) Naufragio por Incendio
(I***) Incendio controlado
(C****) Colisión o Abordaje
(A^) Muerte x Accidente y/o hombre al agua

Buques de eslora menor a los 10 metros, artesanales: (8); Hundimientos: 6Buques de eslora entre 10 y 23 m.

Costeros cercanos y lejanos (21); Hundimientos: 19 (A^^) Herido evacuado (*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes

ANEXO II

REGINAVE - TITULO 3 CAPITULO 4 - DE LOS BUQUES PESQUEROS

SECCION 1

304.0101. Aplicación

Las presentes disposiciones se aplicarán a todos los buques cuyo servicio sea la pesca comercial, cualquiera sea el sistema de captura empleado.

304.0102. Clasificación de buques pesqueros

Los buques pesqueros se clasifican de la siguiente manera:

- a. Pesqueros marítimos:
 - 1. de altura
 - 2. costeros
 - 3. de rada o ría.
- b. Pesqueros fluviales y lacustres.

SECCIÓN 2

CARACTERÍSTICAS CONSTRUCTIVAS Y DE EQUIPAMIENTO

304.0201. La PNA, atendiendo a la clasificación del Art. 304.0102, emitirá normas con respecto a:

- a. La seguridad estructural del casco y su estanqueidad.
- b. Los requisitos de estabilidad y el francobordo.
- c. Los equipos radioeléctricos necesarios en concordancia con los sistemas radioeléctricos de seguridad que se establezcan.

304.0202. La Prefectura establecerá los máximos alejamientos permitidos desde el puerto de asiento de los pesqueros costeros y de rada o ría en base a las siguientes consideraciones:

- a. Características constructivas y de equipamiento del artículo 304.0201. y dimensiones del buque;
- b. Condiciones hidrometeorológicas propias del lugar;
- c. Sistemas radioeléctricos para la seguridad establecidos en la zona.

304.0203. Los máximos alejamientos a que se refiere el Art. 304.0202. se contarán desde el lugar que para cada puerto de asiento establezca la dependencia jurisdiccional de Prefectura teniendo en cuenta las condiciones de seguridad, con cualquier estado del tiempo, que aquél ofrezca a los buques pesqueros.

304.0204. Los alejamientos máximos establecidos en virtud del Art. 304.0203. no serán rígidos, pudiendo la dependencia jurisdiccional del puerto de asiento extenderlos de acuerdo con las variantes estacionales de la pesca, dentro de los valores prudenciales. En cada caso dicha dependencia informará a la Superioridad.

SECCIÓN 3

CAMBIOS DEL PUERTO DE ASIENTO Y TRASLADOS

304.0301. Cualquiera sea la clasificación de los buques pesqueros, éstos deberán indicar a la Prefectura su puerto de asiento habitual. Los cambios serán comunicados por escrito a dicha autoridad.

304.0302. En el caso de buques que tengan fijado el máximo alejamiento desde el puerto de asiento, que por cualquier causa deban trasladarse a un puerto que se encuentre a distancia mayor que la fijada, lo solicitará a la Prefectura, la que determinará la posibilidad de ellos y las condiciones del viaje.

304.0303. Tiempos de ausencia

Teniendo en consideración lo dispuesto por los artículos 304.0202. a 304.0204, las dependencias jurisdiccionales de la Prefectura de los puertos de asiento establecerán los máximos tiempos de ausencia de los pesqueros y lo comunicarán a la Superioridad.

SECCIÓN 4

NAVEGACIÓN EN CONSERVA

304.0401. A los efectos de la presente reglamentación, se entiende como navegación en conserva la efectuada en conjunto, de dos a seis buques o embarcaciones dedicados a la pesca marítima desde una zona de pesca

a otra, siguiendo un itinerario y bajo condiciones preestablecidas por la dependencia jurisdiccional de la Prefectura.

304.0402. La navegación en conserva se llevará a cabo con el propósito de proporcionar seguridad colectiva en la navegación, así como asistencia reciproca entre los buques en caso de necesidad. La responsabilidad que implica el cargo del conjunto, es independiente de la que recae en el capitán o patrón de todo buque o embarcación, por las disposiciones legales y reglamentarias vigentes.

304.0403. La constitución del conjunto será autorizada en cada caso por la dependencia jurisdiccional de la Prefectura debiendo la misma al acordar el despacho correspondiente, hacer constar en el «Libro Rol de Tripulación» del buque o embarcación guía o cabeza, el nombre, características, número de matrícula y destino de cada una de las demás, y en el «Libro Rol de Tripulación» de éstas, el nombre, características y número de matrícula del buque o embarcación guía o cabeza.

304.0404. Los agentes marítimos, capitanes o patrones entregarán a la dependencia jurisdiccional de la Prefectura en el acto de pedir despacho, una copia firmada del rol de cada uno de los buques o embarcaciones que forman el conjunto, con todos los datos expresados en el punto anterior **304.0405.** El conjunto de navegación en conserva estará a cargo del capitán o patrón del buque o embarcación que, en concepto de la dependencia jurisdiccional de Prefectura, se halle en mejores condiciones para actuar como guía o cabeza del mismo, en virtud de sus características generales y marineras.

304.0406. Son funciones del capitán o patrón del conjunto de navegación en conserva:

- a. Asumir el gobierno del conjunto en lo referente a la conducción náutica del mismo, a la seguridad de los buques o embarcaciones que lo integran y la asistencia reciproca que éstos deben prestarse;
- b. Ejercer su autoridad como tal ante los capitanes o patrones de los demás buques o embarcaciones que constituyen el conjunto, los que le deberán completo acatamiento en todo cuanto concierne a sus funciones;
- c. Impartir a los referidos capitanes o patrones antes de iniciar la navegación, las órdenes y disposiciones concernientes a la navegación en conserva y rumbos a llevar, de lo que se dejará constancia escrita y firmada en conformidad con los mismos, conservándose agregadas al

- «Libro Diario de Navegación» del buque o embarcación guía o cabeza. De las órdenes posteriores se dejará constancia de haberlas impartido y recibido, en los respectivos libros «Diario de Navegación";
- d. Verificar antes de la partida, que cada buque o embarcación tenga a su bordo los elementos de señalación necesarios para permitir la comunicación permanente entre sí. Cumplir y hacer cumplir las instrucciones que la dependencia local crea necesario impartir, por razones que las circunstancias aconsejen;
- e. Cumplir y hacer cumplir las instrucciones que la dependencia local crea necesario impartir, por razones que las circunstancias aconsejen;
- f. Ordenar la disposición de marcha de los buques o embarcaciones para la navegación;
- g. Adoptar las medidas que demanden las circunstancias para preservar la seguridad de los buques o embarcaciones, especialmente en casos de mal tiempo, niebla, averías y otros inconvenientes;
- h. Dar cuenta a la dependencia de la Prefectura del primer puerto de llegada, de las dificultades producidas a causa de la falta de obediencia debida por parte de los capitanes o patrones integrantes del conjunto.

ANEXO III

ORDENANZAS MARÍTIMAS

Las Ordenanzas Marítimas que se encuentran en vigora a la edición de este libro y son e interés a la pesca son:

3.1- RÉGIMEN TÉCNICO DEL BUQUE

3/2018.Normas sobre dispositivos y medios de salvamento en Buques de la Matrícula Mercante Nacional.

2/2018. Arqueo de buques y artefactos navales de la Matrícula Nacional.

1/2017. Procedimientos y medios de remolque de emergencia.

5/2017. Normas para operaciones helicóptero-buque.

6/2017. Niveles de ruido a bordo de los buques.

6/2014. Norma para la aprobación y manteniendo del equipo de seguridad del Buque.

5/2014. Normas para construcciones flotantes no destinadas a la navegación.

1/2011. Normas técnico-administrativas para la aprobación de embarcaciones menores y deportivas.

1/2008. Medidas sobre seguridad de la navegación.

2/2008. Prohibición de nuevas Instalaciones a bordo conteniendo Asbesto (AMIANTO).

5/2005. Normas sobre sistemas fijos de extinción de incendios y sistemas de detección y alarma contra incendios para buques mercantes.

4/2005. Medios de evacuación de buques mercantes.

3/2005. Medidas de seguridad contra incendios y sistema general de extinción de incendios.

5/2003. Asignación de francobordo en buques mercantes.

2/2002. Normas de protección pasiva contra incendios a bordo de buques y artefactos navales.

4/2002. Normas de seguridad para instalaciones de maquinas navales.

3/2002. Normas de construcción para buques y artefactos navales.

3/2001. Aprobación y mantenimiento de dispositivos y medios de salvamento.

5/2000. Normas de seguridad para la instalación a bordo de artefactos de uso doméstico que utilicen gas licuado de petróleo (GLP).

8/1999. Normas de compartimentado, sistema y dispositivos de lucha contra inundación.

2/1995. Normas administrativas relativas a la extracción, remoción, demolición y reflotamiento de buques, aeronaves o sus restos náufragos.

7/1994. Equipo de fondeo, amarre y remolque, en buques y artefactos navales de la matrícula nacional.

2/1992. Normas y criterios de estabilidad transversal para buques.

3/1998. Desguace de buques y artefactos navales.

3/1987. Elementos de respeto que llevarán los buques y artefactos navales.

2/1987. Instrumental náutico, publicaciones, material de señalamiento y pirotécnico de los buques.

3/1982. Asignación de remolque a buques no específicamente remolcadores.

1/1981. Normas relativas a la fuente de energía eléctrica principal y al tablero eléctrico principal de los buques y artefactos navales.

15/1974. Normas de seguridad para buques que actúen en zonas peligrosas.

14/1974. Fuente de energía eléctrica de emergencia.

17/1972. Normas para prevenir incendios en embarcaciones equipadas con motores de combustión interna especialmente motores a explosión (nafteros).

3.2 - REGIMEN ADMINISTRATIVO DEL BUQUE

7/2018. Sistema electrónico de despacho de buques.

5/2018. Normas de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (NGS).

3/2016. Disposiciones Relativas a las Características del Pabellón Nacional en los Buques y Artefactos Navales.

8/2014. Refrendos de expedición y de reconocimiento de un título en virtud de lo dispuesto en el convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada.

1/2010. Autorización para el Tránsito de Buques y Artefactos Navales de Conformidad con el decreto Nº 256/2010.

2/2009. Armonización de las interpretaciones de los instrumentos internacionales de la OMI.

2/2005. Normas para la organización y el funcionamiento de los registros jurisdiccionales.

1/2005. Censo nacional de buques y artefactos navales o acuáticos pertenecientes a los registros jurisdiccionales.

4/2003. Normas para la obtención de los certificados de protección de los buques acorde a la parte (a) del código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (código PBIP).

3/2003. Facilitación del despacho de buques en puertos intermedios (km.300 al 600 río Paraná).

9/2002. Normas y formularios que deberán utilizarse en los trámites correspondientes al registro nacional de buques.

1/1999. Aprobación de los modelos de refrendo de expedición y de reconocimiento de títulos.

7/1999. Sistema de pago de inspecciones.

14/1997. Régimen de embarco y desembarco de tripulantes argentinos, en buques extranjeros.

1/1997. Normas para el pintado y signos identificatorios de los buques pesqueros.

6/1997. Censo nacional de buques y artefactos navales pertenecientes a la matrícula mercante nacional.

6/1994. Normas para la inscripción y reinscripción de las empresas y establecimientos de la industria naval, subsidiarias de la industria naval y las dedicadas a la fabricación, el mantenimiento y/o la reparación del equipo de los buques, relacionadas estrictamente con la seguridad de la navegación, de la vida humana en las aguas, el transporte de mercancías peligrosas y la prevención de la contaminación.

2/1990. Procedimientos para el embarco y desembarco de tripulantes que deban usufructuar francos compensatorios.

11/1987. Despacho de buques durante la tramitación de renovación de certificados.

2/1986. Reglamentación del título 2, capítulo 4 del REGINAVE, régimen de inspecciones de seguridad de buques y artefactos navales y otorgamiento del certificado nacional de seguridad de la navegación.

1/1984. Formatos, previsiones de registro, símbolos y abreviaturas de los libros obligatorios que deberán tener a bordo los buques de la matrícula nacional.

2/1977. Régimen de despacho de buques pesqueros marítimos.

17/1974. Normas sobre desembarcos de tripulantes de última hora.

22/1974. Asientos en el libro «diario de navegación» al navegar por el Río de la Plata.

29/1971. Establecense especificaciones relativas al nombre, numero y puerto de matrícula y marcas de calado de los buques argentinos.

24/1968. Registro de distintivos de las empresas armadoras argentinas.

3.3 - REGIMEN OPERATIVO DEL BUQUE

4/2018. Normas particulares de seguridad de la navegación áreas fluviales y marítimas de Jurisdicción Nacional.

1/2012. Modificar límites de zona de practicaje obligatorio del Río de la Plata y exención de Prácticos.

1/1994. Uso obligatorio de chalecos salvavidas en las operaciones de embarco y desembarcos de los prácticos.

3/1989. Provisión y exposición en lugares visibles a bordo de los buques de información relativa a la maniobra.

5/1988. Buques con proa bulbo y/o propulsión proel.

1/1985. Seguridad para la navegación en aguas de Jurisdicción Nacional donde existan instalaciones costa afuera.

6/1987. Normas sobre asiento longitudinal de los buques.

1/1985. Comunicación de los buques argentinos en el canal Beagle.

2/1981. Máximos alejamientos y tiempos de ausencia para pesqueros marítimos costeros y de rada o ría.

2/1980. Obligatoriedad de cumplir el sistema de avistaje en el mar (SIAMAR).

4/1978. Precauciones al aproximarse a buques ocupados en tareas subacuas.

1/1974. Reglamentación particular de buques en puerto.

3.4 - REGIMEN DEL PERSONAL DE LA MARINA MERCANTE

2/2017. Actualización del Registro General Matriz del Personal Embarcado de la Marina Mercante.

7/2014. Avisos y registros para la organización del trabajo a bordo.

2/2013. Reglamento de Aptitud Psicofísica para la Habilitación del Personal Embarcado.

2/2011. Control de Alcoholemia al Personal Navegante de la Marina Mercante Nacional.

3/2009. Dotaciones mínimas de seguridad para buques y artefactos navales de la Marina Mercante y de regímenes especiales.

6/2005. Implementación de libretas de embarco con nuevas medidas de seguridad.

8/2003. Empresas, sociedades, cooperativas, y profesionales independientes que prestan servicios de practicaje y pilotaje, su habilitación, inscripción y aplicación de las normas de gestión para la seguridad de la navegación y protección ambiental.

2/2001. Requisitos para la inscripción y habilitación de peritos navales.

3/1994. Apruébase el reglamento y habilitación del personal embarcado de la marina mercante acorde las nuevas denominaciones fijadas en el decreto 572/94.

9/1987. Características de la fotografía de los documentos de embarco.

10/1987. Suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia.

14/1987. Requisitos especiales para tripulantes de buques tanques.

9/1965. Escuelas de formación y capacitación de la personal de marinería de la marina mercante.

3.5 - RÉGIMEN PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

7/2017. Normas para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, artefactos navales u otras construcciones flotantes.

3/2014. Normas para prevenir la contaminación por aguas sucias de los buques certificados para la prevención de la contaminación por aguas sucias.

1/2014. Vertimiento de desechos y otras materias en aguas de jurisdicción nacional.

2/2012. Normas para prevenir la contaminación atmosférica proveniente de los buques certificados de prevención de la contaminación atmosférica. 1/2003. Aprobación de incineradores para residuos provenientes de operaciones normales de los buques.

1/2000. Régimen para protección del medio ambiente.

2/1999. Prevención de la contaminación por desechos o residuos de carga provenientes de las bodegas de los buques.

12/1998. Designación de zonas de protección especial en el litoral argentino.

8/1998. Plan nacional de contingencia.

2/1998. Prevención de la contaminación por basuras desde buques y plataformas costa afuera.

15/1998. Prevención de la contaminación de las aguas por hidrocarburos provenientes de sala de maquinas en buques y plataformas de arqueo bruto inferior a 400 unidades.

1/1998. Normas para la autorización de uso de productos químicos utilizados para combatir la contaminación por hidrocarburos.

7/1997. Libro registro de hidrocarburos.

5/1997. Prohibición de transporte de hidrocarburos y de otras sustancias en espacios no habilitados para tales fines en buques.

4/1997. Normas para la determinación del caudal mínimo de achique de sala de máquinas a través de los equipos separadores y/o filtradores.

3/1997. Precintado de válvulas y dispositivos integrantes de los sistemas de tuberías de conducción de fluidos líquidos en buques.

8/1987. Prevención de la contaminación, normas relativas a operaciones de rasqueteado o aplicación de pinturas anti incrustantes en buques, artefactos navales, plataformas de explotación costa afuera u otras construcciones fijas o flotantes.

1/1986. Prevención de la contaminación, certificado nacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos.

6/1980. Prevención de la contaminación, vertimiento de desechos y otras materias.

3.6 - RÉGIMEN DE COMUNICACIONES PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN

2/2000. Sistema de información de posición geográfica de buques pesqueros argentinos, autorizados a operar en el área protegida por la convención para la conservación de los recursos vivos marinos antárticos (CCRVMA) (SINFOANTARTICO).

6/1982. Servicio de comunicaciones para la seguridad de la navegación (SECOSENA).

4/1977. Comunicaciones obligatorias de los buques pesqueros que operan en la zona común de pesca con la República Oriental del Uruguay.

3.7 - RÉGIMEN POLICIAL

1/2010. Normas para el dictado de cursos del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP).

1/2004. Normas para la inscripción y habilitación del oficial de la compañía para protección marítima.

6/2003. Normas para la implementación del sistema integral de protección portuaria.

1/1981. Régimen para los serenos de buques.

8/1979. Asignación de serenos de buques en los puertos .

ANEXO IV

REGLAS DEL CAPÍTULO V DEL CONVENIO SOLAS 1974

"SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN"

El Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar o SO-LAS (acrónimo de la denominación inglesa del convenio: «Safety of Life at Sea») es el más importante de todos los tratados internacionales sobre la seguridad de los buques.

La primera versión fue adoptada en 1914, en respuesta a la catástrofe del Titanic, la segunda en 1929, la tercera en 1948, y la cuarta en 1960. En la versión 1974 se incluye el procedimiento de aceptación tácita por el que se establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, un determinado número de Partes haya formulado objeciones.

Por consiguiente, el Convenio de 1974 ha sido actualizado y modificado en numerosas ocasiones. SOLAS protocolo 1978 y SOLAS protocolo 1988, todos aceptados por nuestro país. El protocolo de 1988 también ha sido enmendado en varias ocasiones; una de las últimas enmiendas entró en vigor en enero de 2010.

4.1 - Disposiciones técnicas

El objetivo principal del Convenio SOLAS es establecer normas mínimas relativas a la construcción, el equipo y la utilización de los buques, compatibles con su seguridad. Los Estados de abanderamiento son responsables de asegurar que los buques que enarbolen su pabellón cumplan las disposiciones del Convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados como prueba de que se ha hecho así. Las disposiciones relativas a la supervisión permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados Contratantes, si hay motivos fundados para creer que un buque dado, y su correspondiente equipo, no

cumplen sustancialmente las prescripciones del Convenio, siendo conocido este procedimiento como «supervisión por el Estado rector del puerto». La versión actual del Convenio SOLAS contiene disposiciones por las que se establecen obligaciones de carácter general, procedimientos de enmienda y otras disposiciones, acompañado de un anexo dividido en 14 capítulos.

En el Capítulo V- Seguridad de la Navegación:

Este capítulo especifica las prescripciones de los servicios relacionados con la seguridad de la navegación tales como, servicios y avisos meteorológicos, vigilancia de hielos, búsqueda y rescate, servicios hidrográficos, de notificación de buques y servicio de tráfico marítimo.

Incluye además otras informaciones relativas al establecimiento y funcionamiento de las ayudas a la navegación, así como las prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo, empleo de los sistemas de control de rumbo o de la derrota, sobre el funcionamiento de los aparatos de gobierno, mensajes de socorro, señales de salvamento y código internacional de señales.

Se indican ciertos servicios de seguridad de la navegación que deben proveer los temas de qué trata este capítulo que comprenden el mantenimiento de servicios meteorológicos para buques; el servicio de vigilancia de hielos; la organización del tráfico; y la provisión de servicios de búsqueda y salvamento.

En ese mismo capítulo se estipula también la obligación de los capitanes de prestar asistencia a quien se encuentre en peligro, y la obligación de los Gobiernos Contratantes de adoptar medidas que garanticen, desde el punto de vista de la seguridad que todos los buques lleven dotación suficiente y competente.

Por medio de este capítulo se confiere carácter obligatorio al transporte de registradores de datos de la travesía (RDT) y a los sistemas de identificación automática (SIA) a bordo de buques.

4.2 - Reglas del Capítulo V

- R1......Ámbito de aplicación R2..... Mensajes de peligro R3...... Información que debe figurar en los mensajes de peligro R4..... Servicios meteorológicos **R5**..... Servicio de vigilancia de hielos R6...... Vigilancia de hielos: administración y gastos R7...... Velocidad en las proximidades de hielos R8..... Organización del tráfico marítimo **R8.1**..... Sistemas de notificación para buques R9..... Empleo impropio de señales de socorro R10...... Mensajes de socorro: obligaciones y procedimientos R10-1 Atribución del capitán en lo que respecta a la seguridad de la navegación R11.....Lámparas de señales R12..... Aparatos náuticos de a bordo R13..... Dotación
- R14...... Ayudas a la navegación
- R15..... Búsqueda y salvamento
- R15-1 Medios de remolque de emergencia en los buques tanque
- R16..... Señales de salvamento
- R17..... Medios para el trasbordo de prácticos
- R18..... Estaciones radiotelefónicas de ondas métricas
- R19..... Empleo del piloto automático
- R19-1 Funcionamiento del aparato de gobierno
- R19-2 Aparato de gobierno: comprobación y prácticas
- R20..... Publicaciones náuticas
- R21..... Código internacional de señales
- R22...... Visibilidad desde el puente de navegación
- R23..... Limitaciones operacionales

ANEXO V

CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN LA PESCA, 2007 (Núm.188)

(Entrada en vigor: 16 de noviembre 2017)

Parte I. Definiciones y ámbito de aplicación

Definiciones:

Artículo 1

A efectos del presente Convenio:

- a) La expresión Pesca Comercial designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos o canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva;
- (b) La expresión Autoridad Competente designa al ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- (c) El término Consulta designa toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores interesadas, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan;
- (d) La expresión Propietario de buque pesquero designa al propietario de un buque de pesca 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, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero;

- (e) El término Pescador designa a toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas (a la parte); se excluyen los prácticos, el personal naval, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros;
- (f) La expresión Acuerdo de Trabajo del pescador abarca el contrato de trabajo, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rija las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque;
- (g) El término Buque Pesquero designan toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial;
- (h)La expresión Arqueo Bruto designa el arqueo bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques 1969, o en cualquier instrumento por el que se modifique dicho anexo o se lo sustituya;
- (i) El término Eslora designa el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación;
- (j) La expresión Eslora total o máxima designa la distancia medida en línea recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa;
- (k) La expresión Servicio de Contratación y colocación designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio;
- (l) El término Capitán o Patrón designa al pescador al mando de un buque pesquero.

Ámbito de aplicación

Artículo 2

- 1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.
- 2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consultas.
- 3. Todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Artículo 3

- 1. Cuando la aplicación del Convenio plantee problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, todo Miembro podrá, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:
 - (a) las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales;
 - (b) algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.
- 2. En el caso de que haya exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente los requisitos previstos en el presente Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.
- 3. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:
 - (a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - (i) presentar una lista de las categorías de pescadores o de buques pesqueros excluidos de conformidad con el párrafo 1;

- (ii) exponer las razones de tal exclusión, indicando las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
- (iii) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas, y
- (b) en las memorias que presente posteriormente sobre la aplicación del Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado de conformidad con el párrafo 2.

Artículo 4

Cuando no sea inmediatamente posible que un Miembro aplique todas las medidas previstas en el presente Convenio debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas:

- (a) párrafo 1 del artículo 10;
- (b) párrafo 3 del artículo 10, en la medida en que se aplique a los buques que permanezcan más de tres días en el mar;
- (c) artículo 15:
- (d) artículo 20;
- (e) artículo 33, y
- (f) artículo 38.
- El párrafo 1 no se aplica a los buques pesqueros:
- (a) de eslora igual o superior a 24 metros; o
- (b) que permanezcan más de siete días en el mar; o
- (c) que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, o
- (d) que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del presente Convenio, salvo cuando una situación de fuerza mayor dé lugar al control por el Estado del puerto, ni tampoco a los pescadores que trabajen a bordo de dichos buques.

Todo Miembro que se acoja a la posibilidad prevista en el párrafo 1 deberá:

- (a) en la primera memoria sobre la aplicación del presente Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - (i) indicar las disposiciones del Convenio que han de aplicarse progresivamente;
 - (ii) exponer las razones de la aplicación progresiva e indicar las posturas adoptadas sobre el particular por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
 - (iii) describir el plan de aplicación progresiva, y
- (b) en las memorias que someta posteriormente sobre la aplicación del presente Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado con miras a dar efecto a todas las disposiciones del mismo.

Artículo 5

- 1. A efectos del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo I. Además, a efectos de los párrafos indicados en el anexo III del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo III.
- 2. En las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, el Miembro deberá comunicar las razones de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, así como los comentarios formulados en el marco de las consultas.

Parte II. Principios generales

Aplicación:

Artículo 6

- 1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales.
- 2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los pescadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio.

Autoridad competente y coordinación:

Artículo 7

Todo Miembro deberá:

- (a) designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y
- (b) establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales.

Responsabilidades de los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patrones y los pescadores:

Articulo 8

- El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio.
- 2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a:

- (a) ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
- (b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;
- (c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y
- (d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marineras conexas.
- 3. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.
- Los pescadores deberán dar cumplimiento a las órdenes lícitas del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

Parte III. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques pesqueros

Edad mínima:

Artículo 9

- 1. La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca.
- 2. La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos livianos durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorios.

- 3. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.
- 4. Los tipos de actividades a las que se aplica el párrafo 3 del presente artículo deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables.
- 5. La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.
- 6. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. A efectos del presente artículo, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:
 - (a) pudiera verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o
 - (b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la autoridad determine, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.
- 7. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará las obligaciones asumidas por el Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo.

Examen médico:

Artículo 10

- 1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.
- 2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca.
- 3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducado en fecha reciente.

Artículo 11.

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas que prevean:

- (a) la naturaleza de los exámenes médicos;
- (b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- (c) la expedición de los certificados médicos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; estas personas deberán gozar de plena independencia para emitir dictámenes profesionales;
- (d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- (e) el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar, y
- (f) otros requisitos pertinentes.

Artículo 12

Además de las disposiciones establecidas en los artículos 10 y 11, en lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o los buques pesqueros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar:

- 1. En el certificado médico del pescador deberá constar, como mínimo, que:
 - (a) la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque, y
 - (b) el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.
- El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.
- 3. Si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

Parte IV. Condiciones del Servicio

Dotación y horas de descanso:

Artículo 13

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas conforme a las cuales los propietarios de buques pesqueros que enarbolen su pabellón deberán asegurarse de que:

- (a) sus buques cuenten con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente, y
- (b) los pescadores gocen de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

Artículo 14

- 1. Además de los requisitos establecidos en el artículo 13, la autoridad competente deberá:
- (a) en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque,

- especificando el número de pescadores exigido y las calificaciones que deben poseer;
- (b) en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto de reducir la fatiga, el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a:
 - (i) 10 horas por cada período de 24 horas, y
 - (ii) 77 horas por cada período de 7 días.
- 2. La autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, en casos concretos y limitados. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorios tan pronto como sea factible.
- 3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.
- 4. Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado.

Lista de tripulantes:

Artículo 15

Todo buque pesquero deberá llevar a bordo una lista de tripulantes; una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra

antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuándo habrá que facilitársela y cuál será su finalidad.

Acuerdo de trabajo del pescador:

Artículo 16

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para:

- (a) exigir que los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero que enarbole su pabellón estén amparados por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para los pescadores y haya sido establecido en conformidad con las disposiciones del presente Convenio, y
- (b) especificar los datos mínimos que han de figurar en los acuerdos de trabajo del pescador, de conformidad con las disposiciones contenidas en el anexo II.

Artículo 17

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en relación con:

- (a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar las cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;
- (b) la conservación, cuando proceda, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el marco del acuerdo de trabajo, y
- (c) los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 18

Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 19

Los artículos 16 a 18 y el anexo II no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que las explotan por sí solos.

Artículo 20

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.

Repatriación:

Artículo 21

- 1. Los Miembros deberán velar por que los pescadores a bordo de un buque pesquero que enarbole su pabellón y entre en un puerto extranjero tengan derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, o cuando los pescadores se vean incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no quepa esperar que presten dichos servicios habida cuenta de las circunstancias. Esto también se aplica a los pescadores del buque pesquero que sean transferidos por los mismos motivos del buque al puerto extranjero.
- 2. El costo de la repatriación a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo será sufragado por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya constatado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.
- 3. Los Miembros deberán establecer, por medio de la legislación u otras medidas, las circunstancias exactas que dan a los pescadores amparados por el párrafo 1 del presente artículo el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan a estos pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados.
- 4. Si un propietario de buque pesquero omite autorizar la repatriación a que se hace referencia en el presente artículo, el Miembro cuyo pabellón enar-

- bole el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para la repatriación del pescador de que se trate y tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.
- 5. La legislación nacional no menoscabará ningún derecho del propietario de un buque pesquero a recuperar el costo de la repatriación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes.

Contratación y colocación:

Artículo 22

Contratación y colocación de pescadores

- 1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá asegurarse de que este servicio forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por éste.
- 2. Todo servicio privado de contratación y colocación de pescadores que desarrolle actividades en el territorio de un Miembro deberá operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas.
- 3. Todo Miembro deberá, por medio de la legislación u otras medidas:
 - (a) prohibir que los servicios de contratación y colocación usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a disuadirlos de ello;
 - (b) prohibir que se imputen a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación, y
 - (c) fijar las condiciones en que cualesquiera licencias, certificados o autorizaciones similares para explotar un servicio privado de contratación o de colocación podrán suspenderse o retirarse en caso de infracción a la legislación pertinente, y especificar las condiciones en que dichos servicios privados podrán ejercer sus actividades.
- 4. Agencia de empleo privadas:
 - a) Todo Miembro que haya ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), podrá atribuir, en virtud del

- mismo, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas que presten los servicios especificados en el apartado;
- b) del párrafo 1 del artículo 1 de dicho Convenio. Las responsabilidades respectivas de dichas agencias y de los propietarios de buques pesqueros, que serán las «empresas usuarias» a efectos de dicho Convenio, se determinarán y atribuirán de conformidad con el artículo 12 del mismo. Los Miembros mencionados en el párrafo anterior deberán adoptar leyes, normativas u otras medidas a efectos de que ninguna de las responsabilidades u obligaciones atribuidas a las agencias de empleo privadas que presten el servicio, y a la «empresa usuaria», según lo dispuesto en el presente Convenio, impida al pescador hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero.
- 5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4, el propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la «empresa usuaria».
- 6. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá ser interpretada en el sentido de que impone a un Miembro la obligación de permitir en su sector pesquero la actividad de agencias de empleo privadas como las mencionadas en el párrafo 4 del presente artículo.

Remuneración de los pescadores:

Artículo 23

Todo Miembro, previa celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores que perciban un salario sean remunerados mensualmente o según otro intervalo regular.

Artículo 24

Todo Miembro deberá exigir que todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

Parte V. Alojamiento y Alimentación:

Artículo 25

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón.

Artículo 26

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes:

- (a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento;
- (b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general;
- (c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación;
- (d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos;
- (e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento;
- (f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y
- (g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio.

Artículo 27

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- (a) a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes;
- (b) se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y
- (c) los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Sin embargo, de confor-

midad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 28

- 1. La legislación u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. El anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 45.
- 2. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

Parte VI. Atención médica, protección de la salud y seguridad social

Atención médica:

Artículo 29

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- (a) los buques pesqueros deberán llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- (b) los buques pesqueros deberán tener a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico disponibles en el buque de que se trate, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- (c) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y for-

- mato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores a que se refiere el apartado b);
- (d) los buques pesqueros deberán estar equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, teniendo en cuenta la zona de operaciones y la duración del viaje, y
- (e) los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

Artículo 30

En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- (a) la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- (b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo serán debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad;
- (c) los buques deberán llevar a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la Guía médica internacional de a bordo;
- (d) los buques deberán tener acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;
- (e) los buques deberán llevar a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuyo intermedio se pueda obtener asesoramiento médico, y
- (f) en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcionará atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

Seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes laborales:

Artículo 31

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a:

- (a) la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo;
- (b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el conocimiento de las operaciones de pesca en las que participarán;
- (c) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesadas, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años;
- (d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolen su pabellón, y
- (e) la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Artículo 32

- 1. Los requisitos contenidos en el presente artículo deberán aplicarse a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar y, previa celebración de consultas, a otros buques pesqueros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.
- 2. La autoridad competente deberá:
 - (a) previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trate, y
 - (b) exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patrones, pescadores y demás personas interesadas se les propor-

cionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.

- 3. Los propietarios de buques pesqueros deberán:
 - (a) asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados;
 - (b) asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes, y
 - (c) asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate.

Artículo 33

La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes.

Seguridad social:

Artículo 34

Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores, incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 35

Todo Miembro deberá comprometerse a adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección

de seguridad social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 36

Los Miembros deberán cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales u otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para:

- (a) lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y
- (b) asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia.

Artículo 37

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrán determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores.

Protecciones en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo:

Artículo 38

- 1. Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.
- 2. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:
 - (a) una atención médica apropiada, y
 - (b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.
- 3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:

- (a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
- (b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

Artículo 39

- 1. Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los propietarios de buques pesqueros asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolen su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Dicha legislación o dichas medidas deberán garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.
- 2. La legislación nacional podrá permitir que se exima de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

Parte VII. Cumplimiento y control de la aplicación

Artículo 40

Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluirá, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, la supervisión, los procedimientos de tramitación de quejas, la aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.

Artículo 41

- 1. Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que:
 - (a) tengan una eslora igual o superior a 24 metros; o
 - (b)naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor, lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.
- 2. El período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho período de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años.

Artículo 42

1. La autoridad competente deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 41. 2. A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, todo Miembro podrá facultar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otros organismos a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos. En todos los casos, el Miembro conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón.

Artículo 43

1. Si un Miembro recibe una queja u obtiene pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio, deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas.

- 2. Si un Miembro, en cuyo puerto hace escala un buque pesquero en el curso normal de su actividad o por razones operativas, recibe una queja u obtiene pruebas de que en dicho buque no se cumplen los requisitos establecidos en el presente Convenio, podrá preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud.
- 3. Si adopta las medidas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, el Miembro deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante. El Miembro no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque.
- 4. A efectos del presente artículo, la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo.
- 5. Este artículo no se aplica a las quejas que el Miembro de que se trate considere manifiestamente infundadas.

Artículo 44

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.

Parte VIII. Enmiendas a los anexos I, II y III

Artículo 45

 A reserva de las disposiciones pertinentes del presente Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo podrá modificar los anexos I, II y III. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo podrá inscribir en el orden del día de las reuniones de la Conferencia un punto relativo a las propuestas de enmienda establecidas por una reunión tripartita de expertos. Para adoptar una propuesta de enmienda se requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados presentes en la reunión de la Conferencia, incluida al menos la mitad de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio.

2. Toda enmienda adoptada en conformidad con el párrafo 1 del presente artículo entrará en vigor seis meses después de la fecha de su adopción para todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio, a menos que el Miembro notifique por escrito al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que la enmienda no entrará en vigor para dicho Miembro o entrará en vigor sólo en una fecha posterior que será notificada ulteriormente por escrito.

Parte IX. Disposiciones finales

Artículo 46

El presente Convenio revisa:

- el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112);
- el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113);
- el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), y
- el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126).

Artículo 47

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 48

- 1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.
- 2. El Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños, hayan sido registradas por el Director General.
- 3. A partir de entonces, el presente Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha de registro de su ratificación.

Artículo 49

- 1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.
- 2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no invoque el derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años y, en lo sucesivo, podrá denunciar este Convenio durante el primer año de cada nuevo período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 50

- 1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.
- 2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la última de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 51

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, para su registro de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y denuncias registradas por el Director General.

Artículo 52

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de

inscribir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial, habida cuenta también de las disposiciones del artículo 45.

Artículo 53

- 1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:
 - (a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata del presente Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 49, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
 - (b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.
- 2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 54

Las versiones inglesas y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

ANEXO I

Equivalencia de medidas

A efectos del presente Convenio, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, se considerará que:

- (a) una eslora total o máxima de 16,5 metros es equivalente a una eslora de 15 metros;
- (b) una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros, y
- (c) una eslora total o máxima de 50 metros es equivalente a una eslora de 45 metros.

ANFXO II

Acuerdo de trabajo del pescador

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

- (a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento;
- (b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- (c) el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el interesado;
- (d)el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- (e) el viaje o los viajes que se vayan a emprender, si cabe determinar este dato al celebrarse el acuerdo;
- (f) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- (g) si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- (h) los víveres que se suministrarán al pescador, salvo cuando la legislación nacional prevea un sistema diferente;
- (i) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido;
- (j) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
 - (i) si el acuerdo se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración;
 - (ii)si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
 - (iii) si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las

condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte en el acuerdo que para el pescador;

- (k) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con su trabajo a bordo del buque;
- (l) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda;
- (m) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda;
- (n) el derecho del pescador a la repatriación;
- (o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- (p) los períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- (q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

ANEXO III

Alojamiento a bordo de buques pesqueros

Disposiciones generales:

- 1. A los efectos del presente anexo:
 - (a) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque respecto del cual:
 - (i) el contrato de construcción o un contrato de transformación importante se ha adjudicado en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta; o
 - (ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado y la entrega del buque se produce tres o más años después de esta fecha de entrada en vigor, o
 - (iii) cuando no existe un contrato de construcción, en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o

después de ésta:- se ha colocado la quilla, o se ha iniciado una fase de la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, o ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior;

- (b) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo.
- 2. El texto que sigue deberá aplicarse a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exclusiones específicas previstas en conformidad con el artículo 3 del Convenio. La autoridad competente, previa celebración de consultas, deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.
- 3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones a las disposiciones del presente anexo por lo que respecta a las embarcaciones pesqueras que permanezcan habitualmente en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto. Cuando se trate de estas embarcaciones, la autoridad competente deberá asegurarse de que los pescadores interesados dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y asearse.
- 4. Toda excepción que un Miembro introduzca en virtud del párrafo 3 del presente anexo deberá ser notificada a la Oficina Internacional del Trabajo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.
- 5. Los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es razonable y factible.
- 6. Los pescadores que trabajen a bordo de buques auxiliares no equipados con instalaciones sanitarias y alojamientos adecuados deberán disponer de dichas instalaciones y alojamientos a bordo del buque nodriza.
- 7. Los Miembros podrán extender la aplicación de los requisitos relativos al ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción y el aire acondicionado, y la iluminación contenidos en el presente anexo a los espacios

- cerrados de trabajo y de almacenamiento si, previa celebración de consultas, tal extensión se considera apropiada y sin efectos negativos sobre las condiciones de trabajo o el procesamiento o la calidad de las capturas.
- 8. La utilización del arqueo bruto a que se hace referencia en el artículo 5 del Convenio se limita a los párrafos 14, 37, 38, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 y 67 del presente anexo. A estos efectos, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar el arqueo bruto como base de medida, se considerará que:
 - (a) un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 15 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros;
 - (b) un arqueo bruto de 300 es equivalente a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 26,5 metros, y
 - (c) un arqueo bruto de 950 es equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

Planificación y control:

- 9. Cuando se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la autoridad competente deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el presente anexo. La autoridad competente deberá exigir, en la medida en que sea factible, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente anexo a todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro pertinente, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en el presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo.
- 10. Cuando las situaciones señaladas en el párrafo 9 del presente anexo se refieran a buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una entidad habilitada a tal efecto por ésta.
- 11. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, cada vez que se reconstruya o altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple los requisitos del Convenio; cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón del Miembro, la autoridad

- competente lo inspeccionará para verificar que cumple los requisitos del presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo. Cuando lo considere oportuno, la autoridad competente podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.
- 12. Cuando un buque cambie de pabellón, dejará de aplicarse al mismo cualquier requisito que la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón enarbolaba anteriormente el buque haya podido establecer de conformidad con los párrafos 15, 39, 47 o 62 del presente anexo.

Proyecto y construcción:

Altura libre

- 13. Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente.
- 14. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros.
- 15. No obstante lo establecido en el párrafo 14, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento

- 16. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.
- 17. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a

servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente construidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas.

Aislamiento

18. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados; los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y uniones deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.

Otras disposiciones

- 19. Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infestadas de mosquitos.
- 20. Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias.

Ruido y vibraciones:

- 21. La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes.
- 22. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones.

Ventilación:

23. Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá

- proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo.
- 24. Los mecanismos de ventilación u otras medidas deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco.
- 25. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, que deberá regularse de manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque.

Calefacción y aire acondicionado:

- 26. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente calefaccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas.
- 27. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales, se deberá proporcionar un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan.
- 28. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas.

Iluminación:

- 29. En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada.
- 30. Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la luz artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberán preverse medios para bloquear dicha luz.

- 31. Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio.
- 32. Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia.
- 33. Cuando los comedores, pasillos y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia no estén equipados con alumbrado de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente.
- 34. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente.

Dormitorios:

Disposiciones generales:

35. Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.

Superficie:

- 36. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.
- 37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.
- 38. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.
- 39. No obstante lo dispuesto en los párrafos 37 y 38, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 y 1,5

metros cuadrados respectivamente la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Personas por dormitorio:

- 40. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.
- 41. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.
- 42. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.
- 43. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.

Otras disposiciones:

- 44. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.
- 45. Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado.
- 46. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros.
- 47. No obstante lo dispuesto en el párrafo 46, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

- 48. Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.
- 49. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla.
- 50. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.

Comedores:

- 51. Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.
- 52. Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.
- 53. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.
- 54. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento.
- 55. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

Bañeras o duchas, retretes y lavabos:

- 56. Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.
- 57. Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación

- de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable.
- 58. Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse.
- 59. Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, éstas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento.
- 60. Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante.
- 61. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.
- 62. No obstante lo dispuesto en el párrafo 61, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y al menos de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Lavanderías:

- 63. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque.
- 64. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa.
- 65. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se emplazarán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa.

Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados:

- 66. Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado.
- 67. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas.

Otras instalaciones:

68. Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos.

Ropa de cama, vajilla y artículos diversos:

69. A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiadas. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador.

Instalaciones de recreo:

70. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.

Instalaciones de comunicación:

71. En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero.

Cocina y despensa:

- 72. En todo barco pesquero deberán preverse equipos para cocer los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada.
- 73. La cocina o las instalaciones destinadas a cocer los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas.
- 74. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas.
- 75. Cuando se utilice gas butano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior.
- 76. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos.
 - En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.
- 77. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá disponer de una despensa y un refrigerador o de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura.

Alimentos y agua potable:

- 78. El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria.
- 79. La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a las normas mínimas de calidad y cantidad de los alimentos y del agua que deban suministrarse a bordo.

Condiciones de limpieza y habitabilidad:

- 80. Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento.
- 81. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas.
- 82. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario.

Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de éste:

- 83. En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que:
 - (a) el alojamiento de los pescadores esté limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;
 - (b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente, y
 - (c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.

Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta.

Excepciones:

84. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del presente anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo.

ANEXO VI

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE BUQUES PESQUEROS STCW-F-1995

6.1 FSTRUCTURA Y OBJETIVOS DEL CONVENIO

La Convención STCW-F establece los requisitos de certificación y entrenamiento mínimo para las tripulaciones de los barcos de pesca marítima de 24 metros de eslora y superiores. El Convenio consta de 15 artículos y un anexo que contiene reglamentos técnicos y 4 capítulos.

6.2 ARTÍCULO 1 - Obligaciones generales

- 1. Las Partes se obligan a hacer efectivas las disposiciones del Convenio y de su Anexo.
- 2. Las Partes se obligan a promulgar todas las leyes, decretos, órdenes y reglamentos necesarios y a tomar todas las medidas precisas para dar al Convenio plena efectividad.

ARTÍCULO 2 - Definiciones

A los efectos del Convenio y salvo disposición expresa en otro sentido, regirán las siguientes definiciones:

- .1 "Parte": todo Estado respecto del cual el Convenio haya entrado en vigor.
- .2 "Administración": el Gobierno de la Parte cuyo pabellón tenga derecho a enarbolar el buque.
- .3 "Título": el documento válido, sea cual fuere el nombre con que se le conozca, expedido o reconocido conforme a las disposiciones del Convenio, que faculte al titular a desempeñar el cargo indicado en él o según le autoricen las reglamentaciones nacionales.
- .4 "Titulado": debidamente provisto de un título.

- .5 "Organización": la Organización Marítima Internacional.
- .6 "Secretario General": el Secretario General de la Organización.
- .7 "Buque pesquero": un buque utilizado comercialmente para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.
- .8 "Buque pesquero de navegación marítima": un buque pesquero distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas, o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

ARTÍCULO 3 - Ámbito de aplicación

El Convenio se aplicará al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima con derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.

ARTÍCULO 4 - Comunicación de información

Cada Parte facilitará al Secretario General lo siguiente:

- .1 un informe sobre las medidas que haya adoptado para dar plena efectividad a las disposiciones del Convenio, incluido un modelo de los títulos que expida de conformidad con el Convenio; y
- .2 cualquier otra información estipulada en la regla I/5.

ARTÍCULO 5 - Otros tratados e interpretación

- 1. Cualesquiera otros tratados, convenios y acuerdos anteriores relativos a normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros que estén en vigor entre las Partes seguirán teniendo plena efectividad durante los plazos en ellos convenidos, respecto de:
 - .1 el personal de los buques pesqueros al que no sea aplicable el presente Convenio; y
 - .2 el personal de los buques pesqueros al que sea aplicable el presente Convenio, en lo concerniente a cuestiones que no estén expresamente regidas por él.
- 2. No obstante, en la medida en que dichos tratados, convenios o acuerdos estén en pugna con las disposiciones del Convenio, las Partes re-

- visarán los compromisos contraídos en virtud de tales tratados, convenios y acuerdos con miras a lograr que esos compromisos no estén en pugna con las obligaciones contraídas en virtud del Convenio.
- 3. Las cuestiones que no estén expresamente regidas por el Convenio seguirán sometidas a la legislación de las Partes.

ARTÍCULO 6 - Titulación

Los títulos del personal de los buques pesqueros se expedirán de conformidad con las disposiciones del Anexo del presente Convenio.

ARTÍCULO 7 - Disposiciones de carácter nacional

- Cada Parte habilitará mecanismos y procedimientos para la investigación imparcial de los casos notificados de incompetencia, acciones u omisiones que puedan constituir una amenaza directa para la seguridad de la vida humana, o los bienes en el mar.
- 2. Cada Parte deberá prever sanciones penales o disciplinarias para los casos de infracción de aquellas disposiciones de su legislación nacional que hagan efectivo lo estipulado en el presente Convenio, respecto de los buques que enarbolen su pabellón y del personal de buques pesqueros a la que dicha Parte hubiese concedido la titulación.
- 3. En particular, esas sanciones penales o disciplinarias se establecerán y ejecutarán en los casos en que:
 - .1 un propietario, el agente de éste o el patrón hayan contratado a una persona que no posea el título exigido por el presente Convenio;
 - .2 un patrón haya permitido que una determinada función o servicio, que en virtud de las presentes reglas deba realizar una persona titulada, la haya llevado a cabo alguien sin la debida titulación o la correspondiente dispensa; o
 - .3 una persona haya obtenido, con fraude o documentación falsa, un contrato para ejercer alguna de las funciones o desempeñar una determinada tarea para las cuales se prescribe la oportuna titulación o la correspondiente dispensa.
- 4. La Parte bajo cuya jurisdicción se encuentre un propietario o agente del propietario o cualquier persona de la que se sospeche con moti-

vos fundados que ha sido responsable o que tiene conocimiento de una presunta inobservancia del Convenio, especificada en el párrafo 3, cooperará en todo lo posible con la Parte que le comunique su propósito de iniciar procedimientos con arreglo a su jurisdicción.

ARTÍCULO 8 - Inspección

- 1. Los buques pesqueros, mientras se encuentren en los puertos de otra Parte, estarán sujetos a la inspección de funcionarios debidamente autorizados por esa Parte para verificar que todo el personal que presta servicio a bordo y al cual el presente Convenio exija titulación, posee efectivamente el título idóneo o una dispensa válida.
- 2. Si no se subsanan las deficiencias a que se refiere el párrafo 3 de la regla I/4, y en la medida en que éstas constituyan un peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente, la Parte que realice la inspección tomará medidas encaminadas a asegurar que el buque no zarpe hasta que se satisfagan estas prescripciones en la medida suficiente para que quede suprimido el peligro. Se informará con prontitud al Secretario General y a la Administración de los hechos relacionados con las medidas adoptadas.

ARTÍCULO 9 - Fomento de la cooperación técnica

- Las Partes en el Convenio, en consulta con la Organización y asistidas por ella, fomentarán la prestación de ayuda a los Estados que soliciten asistencia técnica.
- 2. Por su parte, la Organización desarrollará las actividades indicadas, según proceda, en consulta o colaboración con otras organizaciones internacionales, especialmente la Organización Internacional del Trabajo y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación.

ARTICULO 10 - Enmiendas

1.- El Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos que se especifican en este artículo.

- 2.- Enmienda previo examen en el seno de la Organización:
 - .1 toda enmienda propuesta por una Parte será dirigida al Secretario General y distribuida por éste a todos los Miembros de la Organización, a todas las Partes, y a los directores generales de la Organización Internacional del Trabajo y de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, por lo menos seis meses antes de su examen:
 - .2 toda enmienda propuesta y distribuida como se acaba de indicar será remitida al Comité de Seguridad Marítima de la organización para su examen;
 - .3 las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas;
 - .4 la aprobación de las enmiendas requerirá una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado de acuerdo con lo estipulado en el párrafo 2.3 (en adelante denominado «El Comité de Seguridad Marítima Ampliado»), siempre que por lo menos un tercio de las Partes estén presentes al efectuarse la votación;
 - .5 las enmiendas que se aprueben conforme a lo dispuesto en el párrafo 2.4 serán comunicadas por el Secretario General a todas las Partes;
 - .6 toda enmienda a un artículo se considerará aceptada a partir de la fecha en la que la hayan aceptado dos tercios de las Partes;
 - .7 toda enmienda al Anexo o a un apéndice del Anexo se considerará aceptada:
 - .7.1 al término de los dos años siguientes a la fecha de aprobación; o
 - .7.2 al término de un plazo diferente, que no será inferior a un año, sí así lo determina en el momento de su aprobación una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado. Si dentro del plazo fijado más de un tercio de las partes comunica al Secretario General que pone una objeción a la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada;
 - .8 toda enmienda a un artículo entrará en vigor, con respecto a las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada, y, con respecto a cada parte que la

- acepte después de esa fecha, seis meses después de la fecha en que la haya aceptado la Parte de que se trate;
- .9 toda enmienda al Anexo o a un apéndice del Anexo entrará en vigor con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que hayan puesto una objeción a la enmienda en virtud de lo previsto en el párrafo 2.7 y no hayan retirado dicha objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda, cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de hacerla efectiva durante un período no superior a un año desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda pueda fijar una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima ampliado.

3.- Enmienda mediante una conferencia:

- .1 a petición de una Parte con la que se muestren conformes un tercio por lo menos de las partes, la Organización, en asociación a consulta con los directores generales de la Organización Internacional del Trabajo y de la organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, convocará una Conferencia de las Partes para examinar enmiendas al Presente Convenio;
- .2 toda enmienda que haya sido aprobada en dicha Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes será comunicada por el Secretario General a todas las Partes para su aceptación;
- .3 a menos que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los párrafos 2.6 y 2.8 ó 2.7 y 2.9, con la salvedad de que las referencias que en dichos párrafos se hacen al Comité de Seguridad Marítima ampliado se entenderán como referencias a la Conferencia.
- 4.- Toda declaración se aceptación o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2.9 se dirigirán por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de dichas comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.
- 5.- El Secretario General informará a todas las Partes acerca de las enmiendas que entren en vigor, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una de ellas.

ARTICULO 11 - Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

- 1.- El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1° de enero de 1996 hasta el 30 de setiembre de 1996 y después de ese plazo seguirá abierto a la adhesión. Todos los Estados podrán construirse en Partes del Convenio mediante:
 - .1 firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o
 - .2 firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - .3 adhesión.
- 2.- La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando el instrumento pertinente ante el Secretario General.

ARTÍCULO 12 - Entrada en vigor

Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la fecha en que una enmienda al Convenio se considere aceptada de conformidad con el artículo 10, se entenderá referido al Convenio en su forma enmendada.

ARTICUI O 13 - Denuncia

- 1.- El Convenio podrá ser denunciado por una Parte en cualquier momento una vez que hayan transcurrido cinco años desde la fecha de entrada en vigor del Convenio para dicha Parte.
- 2.- La denuncia se efectuará mediante notificación por escrito al Secretario General.
- 3.- La denuncia surtirá efecto 12 meses después que el Secretario General la haya recibido, o tras expirar cualquier otro plazo más largo que se fije en la notificación.

ARTICULO 14 - Depositario

1.- El Convenio será depositado ante el Secretario General de la Organización (en adelante denominado «el depositario»).

2.- El depositario:

- .1 informará a los gobiernos de todos los estados que hayan firmado el Convenio o se hayan adherido a él de:
 - .1.1 cada nueva firma o depósito de un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha en que se introduzcan;
 - .1.2 la fecha de entrada en vigor del Convenio;
 - .1.3 todo depósito de un instrumento de denuncia del Convenio, la fecha en que fue recibido y la fecha en que la denuncia surta el efecto; y
- .2 remitirá copias auténticas certificadas del Convenio a los gobiernos de todos los Estados que lo hayan firmado o se hayan adherido a él.
- 3.- Tan pronto como el Convenio entre en vigor, el depositario remitirá una copia auténtica certificada del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a efectos de registro y publicación, de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

ARTÍCULO 15 - Idiomas

El Convenio está redactado en un solo original en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

6.3 ANEXO

CAPITULO 1 - DISPOSICIONES GENERALES

Regla 1: Definiciones

Regla 2: Aplicación

Regla 3: Certificados y refrendos

Regla 4: Procedimientos de inspección

Regla 5: Comunicación de información por parte del Secretario General

Regla 6: Procedimientos administrativos relacionados con la titulación

Regla 7: Reconocimiento de títulos

Regla 8: Disposiciones transitorias

Regla 9: Dispensas: muy excepcional- si no entraña peligros, por menos de 6 meses. No se aplica para Radio operadores

Regla 10:Equivalencias: otros planes de estudios y formación de adelantos técnicos.

CAPÍTULO II – TITULACIÓN DE PATRONES, OFICIALES, OFICIALES DE MÁQUINAS, JEFE DE MÁQUINAS, OFICIAL ENCARGADO DE GUARDIA DE NAVEGACIÓN Y RADIOCOMUNICACIONES.

Regla 1: Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites.

Apéndice de la regla 1: Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites.

Regla 2: Ídem para titulación de los Oficiales que se encarguen de la guardia de navegación en aguas sin límites.

Apéndice de la regla 2: Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites.

Regla 3: Ídem para Patrones que operen en aguas limitadas.

Apéndice de la regla 3: Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los patrones de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas.

Regla 4: Ídem para Oficiales que operen en aguas limitadas.

Apéndice de la regla 4: Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas limitadas

Regla 5: Ídem para Jefes de Máquinas y 1ros Oficiales de Máquinas para buques pesqueros cuya máquina propulsora tenga una potencia igual o superior a 750 KW.

Apéndice de la regla 5: Conocimientos mínimos requeridos para la titulación de jefes de máquinas y primeros oficiales de máquinas de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia igual o superior a 750 KW.

Regla 6: Personal encargado de organizar o desempeñar funciones de radiocomunicaciones a bordo de buques pesqueros. Disposiciones obligatorias en el Reglamento de Radiocomunicaciones, en el Protocolo de Torremolinos 1993 y en las Directivas de la Organización. Utilizar técnicas del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimas (SMSSM). Requisitos mínimos para la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM.

CAPÍTULO III - FORMACIÓN BÁSICA SOBRE SEGURIDAD PARA TODO EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS

Regla 1: Formación básica sobre seguridad para todo el personal de los buques pesqueros.

CAPÍTULO IV - GUARDIAS

Regla 1: Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación a bordo de los buques pesqueros.

REQUISITOS

Regla N° 1: PATRONES - Aguas sin límites

- 1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes al título de patrón de buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m que operen en aguas sin límites.
- 2. NAVEGACIÓN Y DETERMINACIÓN DE LA SITUACIÓN
- SERVICIO DE GUARDIA
- 3.1 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento Internacional Para Prevenir los Abordajes RIPA 1972, especialmente de los anexos II y IV, sobre se-

- guridad de la navegación.
- 3.2 Demostrar conocimiento de los Principios fundamentales que procede observar en las guardias de navegación, establecidas en el capítulo IV.

4. EQUIPO DE RADAR

- 4.1 Utilizando el simulador de radar o, cuando no se disponga de uno, con la ayuda de la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este equipo, incluidos los siguientes:
 - .1 factores que afectan a su rendimiento y precisión;
 - .2 ajuste inicial y conservación de la imagen;
 - .3 detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos del mar, etc.;
 - .4 alcance y marcación;
 - .5 identificación de ecos críticos;
 - .6 rumbo y velocidad de otros buques;
 - .7 momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
 - .8 detección de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
 - .9 efecto de los cambios de rumbo, velocidad o ambos, del buque propio; y
 - .10 aplicación del RIPA, 1972.

5. COMPASES MAGNÉTICO Y GIROSCÓPICO

5.1 Aptitud para determinar y tener en cuenta los errores de los compases magnético y giroscópico, utilizando medios terrestres y astronómicos.

6. METEOROLOGÍA Y OCEANOGRAFÍA

- 6.1 Conocimiento de los instrumentos meteorológicos y de su aplicación.
- 6.2 Aptitud para utilizar la información meteorológica disponible.
- 6.3 Conocimiento de las características de los diversos sistemas me-

- teorológicos, incluidas, a discreción de la Parte, las tempestades ciclónicas tropicales y el modo de evitar el vértice del ciclón y los cuadrantes peligrosos.
- 6.4 Conocimiento de las condiciones meteorológicas, tales como la niebla, que pueden poner en peligro al buque.
- 6.5 Aptitud para utilizar las publicaciones náuticas sobre mareas y corrientes.
- 6.6 Aptitud para calcular las horas y las alturas máxima y mínima de las mareas y para estimar la dirección y la velocidad de las corrientes de marea

7. MANIOBRA Y GOBIERNO DEL BUQUE PESQUERO

- 7.1 Operaciones de maniobra y gobierno del buque pesquero en todas las condiciones, con inclusión de:
 - .1 atraque, desatraque y fondeo y leva en diversas condiciones de viento y marea;
 - .2 maniobras en aguas poco profundas;
 - .3 manejo y gobierno de buques pesqueros en temporal, con aptitud para mantener la velocidad adecuada especialmente con mar de popa y de través, prestar auxilio a un buque o a una aeronave en peligro, maniobrar con un buque de dificil manejo de modo que quede atravesado a la mar y disminuir el abatimiento;
 - .4 maniobras cuando se esté faenando, con especial atención a los factores que puedan afectar desfavorablemente a la seguridad del buque durante esas operaciones;
 - .5 precauciones en la maniobra para la puesta a flote de botes de rescate o embarcaciones de supervivencia con mal tiempo;
 - .6 métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes de rescate o embarcaciones de supervivencia;
 - .7 en los casos en que sea aplicable, medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos, témpanos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo;
 - .8 utilización de los dispositivos de separación del tráfico y realización de maniobras en ellos;
 - .9 importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los da-

- ños que puede causar la ola de proa o de popa del buque propio;
- .10 transbordo de pescado en la mar a buques factoría o a otros buques; y
- .11 toma de combustible en el mar.

8. ESTABILIDAD Y CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE PESQUERO

- 8.1 Conocimiento general de los principales elementos estructurales del buque pesquero y nomenclatura correcta de las diversas partes.
- 8.2 Conocimiento de las teorías y los factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y de las medidas necesarias para mantener un asiento y una estabilidad que no menoscaben la seguridad.
- 8.3 Demostrar aptitud para utilizar la información sobre estabilidad, las tablillas de estabilidad y asiento y los cálculos apriorísticos de las condiciones operacionales.
- 8.4 Conocimiento de los efectos producidos por las superficies libres y por la acumulación de hielo, cuando proceda.
- 8.5 Conocimiento de los efectos del agua embarcada en cubierta.
- 8.6 Conocimiento de la importancia que tienen la integridad a la intemperie y la estanquidad.

9. MANIPULACIÓN Y ESTIBA DE LA CAPTURA

- 9.1 Estiba y afianzamiento de la captura y del arte de pesca a bordo.
- 9.2 Operaciones de carga y descarga, prestando atención especial a los momentos escorantes producidos por el aparejo y la captura.

10. INSTALACIONES ENERGÉTICAS DE LOS BUQUES PESQUEROS

- 10.1 Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas marinas de los buques pesqueros.
- 10.2 Maquinaria auxiliar del buque.
- 10.3 Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval.

11. PREVENCIÓN Y LUCHA CONTRA INCENDIOS

- 11.1 Organización de ejercicios de lucha contra incendios.
- 11.2 Clases de incendios y sus características químicas.
- 11.3 Sistemas contraincendios.
- 11.4 Participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.
- 11.5 Conocimiento de las disposiciones relativas al equipo de lucha contra incendios.

12. PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

- 12.1 Precauciones al hacer varar en la playa a un buque.
- 12.2 Medidas que procede tomar antes y después de varar.
- 12.3 Medidas que procede tomar cuando el arte de pesca se enreda en el fondo o en otro obstáculo.
- 12.4 Puesta a flote de un buque pesquero varado, con y sin ayuda.
- 12.5 Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje.
- 12.6 Taponamiento provisional de vías de agua.
- 12.7 Precauciones para la protección y seguridad de la tripulación en situaciones de emergencia.
- 12.8 Contención de los daños y salvamento del buque en caso de incendio o explosión.
- 12.9 Abandono del buque.
- 12.10 Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno y modo de montar un timón de fortuna cuando sea posible.
- 12.11 Salvamento de personas de un buque en peligro o naufragado.
- 12.12 Procedimientos de salvamento en caso de hombre al agua.
- 12.13 Dar y tomar remolque.

13. ASISTENCIA MÉDICA

- 13.1 Conocimientos de primeros auxilios.
- 13.2 Conocimiento de los procedimientos necesarios para obtener consejo médico por radio.

- 13.3 Conocimiento cabal de cómo utilizar las siguientes publicaciones:
 - .1 Guía médica internacional de a bordo, o publicaciones nacionales equivalentes; y
 - .2 Sección médica del Código Internacional de Señales.

14. DERECHO MARÍTIMO

- 14.1 Conocimiento del derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas del patrón, especialmente en lo referente a la seguridad y a la protección del medio marino. Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:
 - .1 certificados y demás documentos que en virtud de convenios internacionales hay que llevar a bordo, modo de obtenerlos y periodos respectivos de validez legal;
 - .2 obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Protocolo de Torremolinos, 1993;
 - .3 obligaciones nacidas de las pertinentes prescripciones del capítulo V del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974;
 - .4 obligaciones nacidas de los Anexos I y V del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el Protocolo de 1978;
 - .5 declaraciones marítimas de sanidad y prescripciones del Reglamento Sanitario Internacional;
 - .6 obligaciones nacidas del Convenio sobre el RIPA 1972;
 - .7 obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque y de la tripulación.
- 14.2 La amplitud de conocimientos de la legislación marítima nacional se deja a la discreción de la Parte, pero habrá de incluir las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los pertinentes acuerdos y convenios internacionales.

15. LENGUA INGLESA

Conocimientos de inglés por parte del patrón, suficientes para que pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas, comprender la información meteorológica y las medidas relativas a la seguridad y el funcionamiento del buque, así como comunicarse con otros buques o estaciones costeras. Aptitud para comprender y utilizar las Frases normalizadas de la OMI para las comunicaciones marítimas.

16. COMUNICACIONES

- 16.1 Conocimientos generales de los principios y factores básicos necesarios para el empleo seguro y eficaz de todos los subsistemas y equipo requerido por el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM).
- 16.2 Conocimiento de los sistemas de radio avisos náuticos y meteorológicos y selección de los servicios de comunicación apropiados.
- 16.3 Conocimiento de los efectos contraproducentes del uso indebido del equipo de comunicaciones.
- 16.4 Cuando la Parte haya examinado a los candidatos sobre estos temas a niveles inferiores de titulación, los interesados podrán optar por no volver a examinarse de los mismos.
- 16.5 Aptitud para transmitir y recibir señales en luz Morse y para utilizar el Código Internacional de Señales.

17. SALVAMENTO

- 17.1 Conocimiento cabal de los dispositivos y medios de salvamento.
- 17.2 Conocimiento cabal de los procedimientos y consignas para casos de emergencia, y llamadas y ejercicios periódicos.

18. BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

Conocimiento cabal del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR).

158

CÓDIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS (FAO/OIT/OMI)

19.1 Conocimientos de la parte A.

20. MÉTODOS DE DEMOSTRACIÓN DE LA COMPETENCIA

- 20.1 Navegación: Demostrar destreza en la utilización del sextante, el taxímetro y el espejo azimutal, y aptitud para determinar con el oportuno trazado la situación, el rumbo y las demoras.
- 20.2 Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del RIPA 1972, mediante el empleo de pequeños modelos que muestren las señales o luces correctas o el empleo de un simulador de luces de navegación.
- 20.3 Radar: Mediante la observación de simuladores de radar o rosas de maniobra.
- 20.4 Lucha contra incendios: Mediante la participación en un curso aprobado de lucha contra incendios.
- 20.5 Comunicaciones: Mediante examen práctico.
- 20.6 Salvamento: Mediante el manejo de los dispositivos de salvamento, incluida la colocación correcta del chaleco salvavidas y de un traje de inmersión, si procede.
- Regla N° 2 OFICIALES Aguas sin límites-Navegación astronómica Navegación terrestre y costera Navegación por radar -Compases magnético y giroscópico Meteorología-Maniobra y gobierno de un buque pesquero Estabilidad y construcción de un buque pesquero Manipulación y estiba de la carga Prevención y lucha c / incendio Procedimientos de emergencia -Asistencia médica Servicio de Guardia Lengua inglesa Comunicaciones-Búsqueda y Salvamento Sistema electrónico de determinación de la situación Métodos de demostración de la competencia Prevención de la contaminación del medio marino...
- Regla N° 3 PATRONES Aguas limitadas. Tienen los mismos requisitos, excepto Comunicaciones y lengua inglesa.

- Regla Nº 4 OFICIALES Aguas limitadas. Tienen los mismos requisitos, excepto Comunicaciones, Navegación astronómica y lengua inglesa.
- Regla N° 5 JEFE DE MÁQUINAS Y PRIMER OFICIAL DE MÁQUINA- Procesos de combustión Termotransmisión mecánica e hidromecánica Motores dieselmarinos- Instalaciones marinas de propulsión a vapor Turbinas de gas marinas- Sistema del aparato de gobierno Propiedades de combustible y lubricantes Propiedad de los materiales Agentes extintores de incendio Equipo eléctrico marino Sistemas de automatización, instrumentación y control Construcción de buques pesqueros- Estabilidad y control de averías Sistemas auxiliares Sistemas de refrigeración- Derecho marítimo Formación del personal de buques pesqueros.
- Regla N° 6 RADIOOPERADORES- Servicios de radiocomunicaciones en sistema de E- Radiocomunicaciones de Búsqueda y Salvamento

ANEXO VII

ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES OMI

Documento elaborado por la Prefectura Naval Argentina - DPSN Departamento Reglamentación de la Navegación Actualización noviembre 2018

ESTADO JURÍDICO DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES OMI

Instrumentos (Listado acorde OMI)	Entrada en vigor internacional	Aprobado por Ley	Entrada en vigor para Argentina
Convenio OMI - Enmiendas 1991 - Enmiendas 1993	17-Mar-58 07-Dic-08 09-Nov-93	13.910 26.121 24.500	17-Mar-58 07-Dic-08 18-Jul-95
SOLAS 1974	25-May-80	22.079	25-May-80
SOLAS Protocolo 1978	01-May-81	22.502	24-May-82
SOLAS Protocolo 1988	03-Feb-00	24.213	03-May-2000
Stockholm Agreement 1996	01-Abr-97	No ratificado	
LL 1966	21-Jul-68	18.771	03-Sep-71
LL Protocolo 1988	03-Feb-00	24.213	03-Feb-2000
TONNAGE 1969	18-Jul-82	21.897	18-Jul-82
COLREG 1972	15-Jul-77	21.546	15-Jul-77
CSC 1972 - Enmiendas 1993	06-Sep-77	21.967 No ratificado	11-Sep-80
Protocolo SFV 1993 Pesqueros		No ratificado	
STCW 1978	28-Abr-84	22.608	28-Abr-84
STCW-F 1995	29-Sep-12	Ley 26.981 No ratificado	
SAR 1979	22-Jun-85	22.445	22-Jun-85
STP 1971	02-Ene-74	No ratificado	
SPACE STP 1973	02-Jun-77	No ratificado	
IMSO C 1976 - Enmiendas 1985 - Enmiendas 1989 - Enmiendas 1994 - Enmiendas 1998 - Enmiendas 2006 - Enmiendas 2008	16-Jul-79 13-Oct-89 26-Jun-97 31-Jul-01 	22.049 No ratificado No ratificado 24.849 No ratificado No ratificado 27.024	

	44 1 1 70	100010	Tag 4 70
INMARSAT OA 1976 ² - Enmiendas 1985	16-Jul-79 13-Oct-89	22.049 No ratificado	29-Ago-79 23-Sep-03
- Enmiendas 1989	26-Jun-97	No ratificado	25 3cp 05
- Enmiendas 1994³ - Enmiendas 1998	 31-Jul-01	24.849 25.772	
FAL 1965	05-Mar-67	22.050	29-Маг-80
MARPOL 73/78 (Anexo I)	02-Oct-83	24.089	1-Dic-93
MARPOL 73/78 (Anexo II)	02-0ct-83 06-Abr-87	24.089	1-Dic-93
- '			
MARPOL 73/78 (Anexo III)	01-Jul-92	24.089	1-Dic-93
MARPOL 73/78 (Anexo IV)	27-Sep-03	24.089	27-Sep-03
MARPOL 73/78 (Anexo V)	31-Dic-88	24.089	01-Dec-93
MARPOL Protocolo 1997 (Anexo VI)	19-May-05	No ratificado	
LC 1972	30-Ago-75	21.947	11-Oct-79
Protocolo LC 1996	24-Mar-06	No ratificado	
INTERVENTION 1969	06-May-75	23.456	20-Jul-87
Protocolo INTERVENTION 1973	30-Mar-83	No ratificado	
CLC 1969	19-Jun-75	No ratificado	
Protocolo CLC 1976	08-Abr-81	No ratificado	
Protocolo CLC 1992	30-May-96	25.137	13-Oct-01
Convenio FUND 1971	16-Oct-78	No ratificado	
Protocolo FUND 1976	22-Nov-94	No ratificado	
Protocolo FUND 1992	30-May-96	25.137	13-Oct-01
Protocolo FUND 2000	27-Jun-01	No ratificado	
Protocolo FUND 2003	03-Mar-05	No ratificado	
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	22.455	16-Aug-81
PAL 1974	28-Abr-87	22.718	28-Abr-87
Protocolo PAL 1976	30-Abr-89	22.718	30-Abr-89
Protocolo PAL 1990		No ratificado	
Protocolo PAL 2002	23-Abr-14	No ratificado	
LLMC 1976	01-Dic-86	No ratificado	
Protocolo LLMC 1996	13-May-04	No ratificado	
SUA 1988	01-Маг-92	24.209	15-Nov-93
Protocolo SUA 1988	01-Маг-92	25.771	24-Feb-04
SUA 2005	28-Jul-10	No ratificado	
Protocolo SUA 2005	28-Jul-10	No ratificado	
SALVAGE 1989	14-Jul-96	No ratificado	
OPRC 1990	13-May-95	24.292 (1)	13-May-95
Convenio HNS 1996		No ratificado	
L			

Protocolo HNS 2010		No ratificado	
OPRC/HNS 2000	14-Jun-07	No ratificado	
Convenio BUNKERS 2001	21-Nov-08	No ratificado	
Convenio AFS 2001	17-Sep-08	No ratificado	
Convenio BWM 2004	08-Sep-17	27.011 (2)	2-Nov-17
Convenio WR Nairobi 2007	14-АЬг-2015	No ratificado	
Convenio SRC Hong Kong 2009		No ratificado	
Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012		No ratificado	

⁽¹⁾ REGLAMENTADA POR DEC . 962/98

OTROS INSTRUMENTOS OMI DE OBLIGADO CUMPLIMIENTO

Instrumento	Entrada en vigor internacio- nal	Aprobado por ley
Código IBC /CIQ (Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel)	01-Jul-86 (*) 06-Abr-87 (**)	(Ley 22.079)(*)
Código IGC/CIG (Código Internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel)	01-Jul-86	(Ley 22.079)(*)
Código de Granos (Código Internacional para el transporte sin riesgos de grano a granel)	01-Ene-94	(Ley 22.079)(*)
Código HSC /NGV 1994 (Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad)	01-Ene-96	(Ley 22.079)(*)
Código HSC /NGV 2000 (Código Internacional de seguridad para naves de gran velocidad)	01-Jul-02	(Ley 22.079)(*)
Código ISM /IGS (Código Internacional de gestión de la seguri- dad operacional del buque y la prevención de la contaminación)	01-Jul-98	(Ley 22.079)(*)
Código LSA/IDS (Código Internacional de dispositivos de salva- mento)	01-Jul-98	(Ley 22.079)(*)
Código FTP/PEF 2010 (Código Internacional para la aplicación de procedi- mientos de ensayo de exposición al fuego)	01-Jul-12	(Ley 22.079)(*)

Código INF/CNI (Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques)	01-Ene-01	(Ley 22.079)(*)
Código FSS/SSCI (Código Internacional de sistemas de seguri- dad contra incendios)	01-Jul-02	(Ley 22.079)(*)
Código IMDG (Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas)	01-Ene-04	(Ley 22.079)(*)
Código ISPS/PBIP (Código Internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias)	01-Jul-04	(Ley 22.079)(*)
Código BCH/CGrQ (Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel)	06-Abr-87	(Ley 24.089) (**)
Código STCW/Código de Formación (Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar)	01-Feb-97	(Ley 22.608)
Código Técnico Nox 2008 (Código Técnico relativo al control de las emisiones de óxidos de nitrógeno de los motores diesel marinos)	19-May-05	(Ley 24.089)(**)
Código de Investigación de Siniestros 2008 (Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos, 2008)	01-Ene-2010	(Ley 22.079)(*)
Código Internacional de Estabilidad sin Avería, 2008	01-Jul-2010	(Ley 22.079)(*)
Código Marítimo Internacional de Cargas Sólidas a Granel, 2008	01-Ene-2011	(Ley 22.079)(*)
Código Internacional sobre el Programa Me- jorado de Inspecciones durante los Recono- cimientos de Graneleros y Petroleros, 2011 (Resolución A.1049(27))	01-Ene-2014	(Ley 22.079)(*)
Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (Resolución MSC.337(91))	01-Jul-2014	(Ley 22.079)(*)
Código para las Organizaciones Reconocidas (Res MSC.349(92) y MEPC.237(65))	01-Ene-2015	(Ley 22.079)(*) (Ley 24.089)(**)
Código para la Implantación de los Instru- mentos de la OMI (Código III) Resolución A.1070(28)	01-Ene-2016	(Ley 22.079)(*)
Código Internacional para los Buques que Operen en Aguas Polares	01-Ene-2017	(Ley 22.079)(*) (Ley 24.089)(**)

Código internacional de seguridad para los buques que utilicen gases u otros combus- tibles de bajo punto de inflamación (Código IGF) (Resolución MSC.391(95))	01-Ene-2017	(Ley 22.079)(*)
Resolución A.739(18) (Directrices relativas a la autorización de las organizaciones que actúen en nombre de la Administración)	01-Jul-96	(Ley 22.079)(*)
Resolución A.789(19) (Especificaciones relativas a las funciones de reconocimiento y certificación de las organizaciones reconocidas que actúen en nombre de la Administración)	01-Jul-96	(Ley 22.079)(*)
Resolución 4 de la Conferencia SOLAS 1997 (Normas para la evaluación de los escantillones de mamparo transversal estanco de graneleros)	01-Jul-99	(Ley 22.079)(*)
Resolución MEPC.94(46) (Plan de Evaluación del Estado del Buque (CAS))	27-Abr-01	(Ley 24.089)(**)
Resolución MSC.133(76) (Adopción de las disposiciones técnicas relativas a los medios de acceso para las inspecciones)	01-Ene-05	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.168(79) (Normas y criterios relativos a las estructuras laterales de los graneleros de forro sencillo en el costado)	01-Jul-06	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.169(79) (Normas para la inspección y el mantenimiento de las tapas de escotilla de los graneleros por parte del propietario)	01-Jul-06	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.215(82) (Normas de rendimiento de revestimientos pro- tectores de los tanques de lastre de agua de mar)	01-Jul-08	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.287(87) (Adopción de las normas internacionales construcción de buques basadas en objetivos para graneleros y petroleros)	01-Ene-12	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.288(87) (Norma de rendimiento de los revestimientos protectores de los tanques de carga hidrocarburos de los petroleros para crudos)	01-Ene-12	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.289(87) (Norma de rendimiento de los medios alternativos de protección contra la corrosión de los tanques de carga de hidrocarburos de los petroleros para crudos)	01-Ene-12	(Ley 22.079)(*)
Resolución MSC.402(96) (Prescripciones sobre el mantenimiento, examen minucioso, prueba de funcionamiento, reparación de los botes salvavidas y los botes de rescate, dispositivos de puesta a flote a aparejos de suelta)	01-Ene-20	(Ley 22.079)(*)

^{*}Entrada en vigor tácita por SOLAS

CONVENIOS RATIFICADOS POR LA ARGENTINA QUE HAN ENTRADO EN VIGOR

Instrumento	Entrada en vigor internacional	Aprobado por ley
Convenio OMI Enmiendas 1991 Enmiendas 1993	17-Mar-58 07-Dic-08 04-Nov-93	13.910 26.121 24.500
SOLAS 1974	25-May-80	22.079
SOLAS Protocolo 1978	01-May-81	22.502
SOLAS Protocolo 1988	03-Feb-00	24.213
LL 1966	21-Jul-68	18.771
LL Protocolo 1988	03-Feb-00	24.213
TONNAGE 1969	18-Jul-82	21.897
COLREG 1972	15-Jul-77	21.546
CSC 1972	06-Sept-77	21.967
STCW 1978	28-Abr-84	22.608
SAR 1979	22-Jun-85	22.445
IMSO 1976	16-Jul-79	22.049
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	22.049
Enmiendas 1998	31-Jul-01	25.772
FAL 1965	05-Mar-67	22.050
MARPOL 73/78 (Anexo I)	02-Oct-83	24.089
MARPOL 73/78 (Anexo II)	06-Abr-87	24.089
MARPOL 73/78 (Anexo III)	01-Jul-92	24.089
MARPOL 73/78 (Anexo IV)	27-Sep-03	24.089
MARPOL 73/78 (Anexo V)	31-Dic-88	24.089
LC 1972	30-Ag-75	21.947
INTERVENTION 1969	06-May-75	23.456
Protocolo CLC 1992	30-May-96	25.137
Protocolo FUND 1992	30-May-96	25.137
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	22.455
PAL 1974	28-Abr-87	22.718
Protocolo PAL 1976	30-Abr-89	22.718
SUA 1988	01-Mar-92	24.209
Protocolo SUA 1988	01-Mar-92	25.771
OPCR 1990	13-May-95	24.292
BWM 2004	08-Sep-17	27.011

CONVENIOS EN VIGOR NO RATIFICADOS POR LA ARGENTINA

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦ EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018 ♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦

Instrumento	Entrada en vigor internacional
Stockholm Agreement 1996	01-Abr-97 (*)
STP 1971 Acuerdo sobre buques de pasaje que presten servicios especiales	02-Ene-74
SPACE STP 1973 Protocolo sobre espacios habitables en buques de pasaje que prestan servicios especiales	02-Jun-77
MARPOL Protocolo 1997 Anexo VI	19-May-05
Protocolo LC 1996 Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias	24-Mar-06
Protocolo INTERVENTION 1973	30-Mar-83
CLC 1969 Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos	19-Jun-75(**)
Protocolo CLC 1976	08-Abr-81(**)
Convenio FUND 1971 Convenio Internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos.	16-Oct-78(***)
Protocolo FUND 1976	22-Nov-94(***)
Protocolo FUND 2000	27-Jun-01
Protocolo FUND 2003	03-Mar-05
LLMC 1976 Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo	01-Dic-86
Protocolo LLMC 1996	13-May-04
Protocolo PAL 2002 Protocolo de 2002 al Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	23-Abr-14
SALVAGE 1989 Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo, 1989 (SALVAMENTO 1989)	14-Jul-96
OPRC/HNS 2000 Protocolo de 2000 sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas	14-Jun-07

Convenio BUNKERS 2001 Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques	21-Nov-08
Convenio AFS 2001 Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques	17-Sep-08
SUA 2005 Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima	28-Jul-10
IMSO C 1976 - Enmiendas 1985 - Enmiendas 1989 - Enmiendas 1998	13-Oct-89 26-Jun-97 31-Jul-01
INMARSAT OA 1976 - Enmiendas 1985 - Enmiendas 1989	13-Oct-89 26-Jun-97
Protocolo SUA 2005 Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental.	28-Jul-10
STCW-F 1995 Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros	29-Sep-12
Convenio WR Nairobi 2007 Convenio internacional sobre remoción de restos de nau- fragios, 2007	14-Abr-2015

(*) No aplicable para buques que no naveguen en esa zona. (**)No es necesario ratificar dado que se ratificó el Protocolo CLC 92. (***)No es necesario ratificar dado que se ratificó el Protocolo FUND 92

CONVENIOS RATIFICADOS POR LA ARGENTINA QUE NO HAN ENTRADO EN VIGOR

Instrumento	Entrada en vigor internacional	Aprobado por ley
INMARSAT OA Enmiendas 1994 al Acuerdo de explo- tación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), en su forma en- mendada (INMARSAT OA)		24.849
IMSO C 1976 - Enmiendas 2008		27.024

CONVENIOS NO RATIFICADOS POR LA ARGENTINA QUE NO ESTÁN EN VIGOR

Instrumento	Entrada en vigor internacional	Aprobado por ley
Enmiendas 1993 al CSC 1972 Enmiendas 1993 al Convenio interna- cional sobre la seguridad de los conte- nedores, 1972, en su forma enmendada		No ratificado
Protocolo SFV 1993 Pesqueros Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros		No ratificado
IMSO C 1976 - Enmiendas 2006		No ratificado
Protocolo PAL 1990 Protocolo de 1990 que enmienda el Convenio de Atenas relativo al trans- porte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974		No ratificado
Convenio HNS 1996 Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996		No ratificado
Protocolo HNS 2010		No ratificado
Convenio SRC Hong Kong 2009 Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques		No ratificado
Acuerdo de Cape Town 2012 Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977		No ratificado

Instrumento	Nombre
AFS CONVEN- TION 2001	Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001
BUNKERS CON- VENTION 2001	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001
BWM CONVEN- TION 2004	Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004
CAPE TOWN AGREEMENT 2012	Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
CLC 1969	Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (RESPONSABILIDAD CIVIL, 1969)
CLC Protocol 1976	Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (PROT 1976 RESPONSABILIDAD CIVIL)
CLC Protocol 1992	Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969 (PROT 1992 RESPONSABILIDAD CIVIL)
COLREG 1972	Convenio sobre Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, 1972
CSC 1972	Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, en su forma enmendada (CSC 1972 (enmendado))
FAL 1965	Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965, en su forma enmendada
FUND Convention 1971	Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971 (FONDO 1971)
FUND Protocol 1976	Protocolo correspondiente al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971(PROT 1976 FONDO)

FUND Protocol 1992	Protocolo de 1992 que enmienda el Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971(PROT 1992 FONDO)
FUND Protocol 2000	Protocolo de 2000 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971
FUND Protocol 2003	Protocolo de 2003 relativo al Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1992
HNS Convention 1996	Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (SNP 1996)
HNS Protocol 2010	Protocolo de 2010 relativo al Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 1996 (Protocolo SNP 2010)
HONG KONG SRC 2009	Convenio Internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques
IMO Convention	Convenio Constitutivo de la IMO
INMARSAT C 1976	Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), en su forma enmendada (C INMARSAT (enmendado))
INMARSAT OA 1976	Acuerdo de Explotación de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT), en su forma enmendada (INMARSAT OA (enmendado))
INTERVENTION 1969	Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969 (INTERVENCIÓN 1969)
INTERVENTION Protocol 1973	Protocolo relativo a la intervención en alta mar en casos de contaminación del mar por sustancias distintas de los hidrocarburos, 1973, en su forma enmendada (PROT 1973 INTERVENCIÓN
LC 1972	Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, en su forma enmendada (LC 1972 (enmendado))
LC Protocol 1996	Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972 (PROT LC 1996)
LL 1966	Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966
LLMC 1976	Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976 (LIMITACIÓN 1976)

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦ EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018 ♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦

	,
Stockholm Agreement 1996	Acuerdo relativo a las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de transbordo rodado para pasajeros que realizan viajes internacionales regulares entre puertos designados en el noroeste de Europa y el mar Báltico o a tales puertos o de tales puertos
STP 1971	Acuerdo sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971 (SERVICIOS ESPECIALES 1971)
SUA 1988	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA 1988)
SUA 2005	Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima (SUA 2005)
SUA Protocol 1988	Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (PROT 1988 SUA)
SUA Protocol 2005	Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental (PROT 2005 SUA)
TONNAGE 1969	Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969 (ARQUEO 1969)

♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦♦ EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018 ♦♦♦♦♦♦♦♦♦

ANEXO VIII

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA LA SEGURIDAD DE LO BUQUES PESQUEROS

Fecha de aprobación: 2 de abril de 1977; sustituido por el Protocolo de Torremolinos de 1993; Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de 1993 para la seguridad de los buques pesqueros

El Convenio de 1977, adoptado en una conferencia celebrada en Torremolinos (España), fue el primero de índole internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros.

La seguridad de los buques pesqueros fue motivo de preocupación de la OMI desde su creación, pero las grandes diferencias existentes en el proyecto y operación de los buques pesqueros y otros tipos de buques siempre había constituido un gran obstáculo para poder incluirlos en el Convenio SOLAS y en el Convenio de líneas de carga.

En la década de 1980, resultó evidente que el Convenio de Torremolinos de 1977 dificilmente entraría en vigor, debido principalmente a razones técnicas, y la OMI decidió reemplazarlo con un nuevo texto en forma de protocolo. Por tanto, el Protocolo de Torremolinos de 1993 actualiza, enmienda e integra el Convenio original, además de tener en cuenta la evolución tecnológica de los últimos años y la necesidad de adoptar un enfoque pragmático con miras a alentar a la ratificación del instrumento.

En 2012 se aprobó un nuevo acuerdo: El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977 se adoptó en una conferencia diplomática celebrada del 9 al 11 de octubre en Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

Al ratificar el acuerdo, las Partes adoptan las enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible a partir de ese momento.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 entrará en vigor 12 me-

ses después de la fecha en que por lo menos 22 Estados, que en total tengan como mínimo 3.600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m. que operen en alta mar, hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

Disposiciones enmendadas:

En el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 se actualizan y enmiendan diversas disposiciones del Protocolo de Torremolinos, entre las que cabe mencionar las siguientes:

Aplicación: A menos que se prescriba expresamente otra cosa, las disposiciones se aplicarán a los buques nuevos. En cuanto a la implantación de determinadas disposiciones, las administraciones podrán, siguiendo un plan, implantar progresivamente las disposiciones del capítulo IX (Radiocomunicaciones) durante un período de no más de 10 años, y las disposiciones de los capítulos VII (Dispositivos y medios de salvamento), VIII (Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos), y X (Aparatos y medios náuticos de a bordo) durante un periodo de no más de 5 años.

Exenciones: El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 permite que las administraciones eximan a cualquier buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de las prescripciones de este anexo si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta del tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que:

- a) el buque cumpla las prescripciones de seguridad que a juicio de dicha Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque y de las personas a bordo;
- b) el buque opere exclusivamente en:
 - i) una zona común de pesca establecida en áreas marinas contiguas bajo la jurisdicción de Estados vecinos que han establecido esa zona, con respecto a buques que tengan derecho a enarbolar sus pabellones, solo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto, de conformidad con el derecho internacional; o
 - ii) la ZEE del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o si

ese Estado no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial, determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado; o

- iii) la ZEE, un área marina bajo la jurisdicción de otro Estado, o en una zona común de pesca de conformidad con un acuerdo entre los Estados de que se trate de conformidad con el derecho internacional, solo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto; y
- c) la Administración notifique al Secretario General los términos y las condiciones en las cuales se concede la exención en virtud de este párrafo.

Certificados:

El Certificado Internacional de Seguridad para Buque y Pesquero se modifica de manera que diga que se ha expedido de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.

Resoluciones adoptadas:

La Conferencia adoptó las siguientes resoluciones:

Resolución 1" Implantación en fecha temprana del Acuerdo": insta a los Estados a que se constituyan en Partes en el Acuerdo lo antes posible para facilitar así su entrada en vigor en fecha temprana y a que colaboren entre sí a tal efecto; e invita a los Estados a que den inicio a la adopción de medidas de conformidad con el Acuerdo, sin esperar a su entrada en vigor.

Resolución 2 "Medidas para evitar una situación en la que estén en vigor dos regímenes convencionales en conflicto": declara que, a los efectos de introducir reglas internacionales para la seguridad de los buques pesqueros, el Acuerdo deja sin efecto y reemplaza al Protocolo de Torremolinos de 1993 y por tanto: los Estados

no deberían ratificar o expresar de otra manera su consentimiento en obligarse por lo dispuesto en el Protocolo de Torremolinos de 1993, sino que deberían constituirse en Partes en el Acuerdo; y los Estados que ya han manifestado su consentimiento en obligarse por lo dispuesto en el Protocolo de Torremolinos de 1993 deberían adoptar las medidas apropiadas para manifestar su consentimiento en obligarse por el Acuerdo.

Resolución 3 "Fomento de la cooperación técnica y provisión de asistencia técnica": insta a los Estados a que faciliten, o dispongan que se facilite, en colaboración con la Organización, asistencia a aquellos Estados que tengan dificultades para dar cumplimiento a las prescripciones del Acuerdo y que soliciten tal asistencia; y pide a la Organización que intensifique sus esfuerzos para facilitar a los Estados la asistencia que puedan necesitar en la implantación del Acuerdo y que adopte las disposiciones adecuadas a tal efecto en el marco de su Programa integrado de cooperación técnica.

Resolución 4 "Elaboración de un texto refundido": pide al Secretario General de la OMI que elabore un texto refundido basado en: el Acuerdo; el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977; y el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977; en los idiomas árabe, chino, español, francés, inglés y ruso, a fin de presentarlo al Comité de seguridad marítima (MSC) para su aprobación y posterior distribución de copias certificadas.

Resolución 5 "Procedimiento para el cálculo, por el Depositario, del número de buques pesqueros de cada Estado Contratante": pide al Comité de seguridad marítima (MSC) que elabore un procedimiento para el cálculo, por el Depositario, del número de buques pesqueros de cada Estado Contratante, tan pronto como sea posible y a más tardar el 1 de enero de 2014.

Resolución 6 "Agradecimientos al Gobierno anfitrión": expresa su profunda gratitud y reconocimiento al Gobierno y al pueblo de la República de Sudáfrica por su valiosa contribución al éxito de la Conferencia; y decide que el acuerdo adoptado por la Conferencia lleve la designación de «Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 so-

bre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977».

Código de seguridad para buques pesqueros y Directrices de aplicación voluntaria: En colaboración con la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y La Organización Internacional del Trabajo (OIT), la OMI ha elaborado diversos instrumentos no obligatorios. Entre ellos, cabe mencionar el Documento de la FAO/OIT/OMI que han de servir de guía para la formación y titulación de pescadores así como el Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros 2005, y las Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, 2005.

ANEXO IX

OMI Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques pesqueros sin cubierta (RESUMEN)

Esta obra fue originalmente publicada en inglés con el título Safety Recommendations for Decked Fishing Vessels of Less than 12 metres in Length and Undecked Fishing Vessels en 2012 por FAO, OMI y OIT.

Capítulo 1	Disposiciones generales
<u> </u>	
Capítulo 2	Construcción, integridad de estanquidad y equipo
Capítulo 3	Estabilidad y navegabilidad
Capítulo 4	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas
Capítulo 5	Prevención de incendios y lucha contra incendios
Capítulo 6	Protección de la tripulación
Capítulo 7	Dispositivos de salvamento
Capítulo 8	Procedimientos de emergencia y formación sobre seguridad
Capítulo 9	Radiocomunicaciones
Capítulo 10	Equipo náutico
Capítulo 11	Alojamiento de la tripulación
Capítulo 12	Dotación, formación y competencia
Anexo I	Ilustración de los términos empleados en las definiciones
Anexo II	Normas de construcción recomendadas para los buques pesqueros de madera
Anexo III	Normas de construcción recomendadas para los buques pesqueros de plástico reforzado con fibra de vidrio
Anexo IV	Normas de construcción recomendadas para los buques pesqueros de acero
Anexo V	Normas de construcción recomendadas para los buques pesqueros de aluminio
Anexo VI	Normas recomendadas para el equipo de fondeo y amarre
Anexo VII	Orientaciones sobre la resistencia estructural de las tapas de escotilla
Anexo VIII	Orientaciones sobre las dimensiones de las portas de desagüe
Anexo IX	Determinación aproximada de la estabilidad de los buques pequeños mediante pruebas del periodo de balance

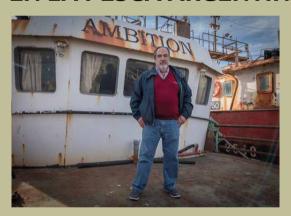
Anexo X	Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con divisiones amovibles
Anexo XI	Ejemplo de un aviso de estabilidad
Anexo XII	Orientaciones sobre los criterios de estabilidad complementarios para los arrastreros
Anexo XIII	Orientaciones sobre la prueba práctica de flotabilidad
Anexo XIV	Orientaciones sobre las herramientas y repuestos que han de llevarse a bordo
Anexo XV	Orientaciones sobre el aparato de gobierno
Anexo XVI	Práctica recomendada para los sistemas de extracción
Anexo XVII	Orientaciones sobre la instalación del equipo eléctrico
Anexo XVIII	Orientaciones sobre el botiquín de primeros auxilios básico
Anexo XIX	Orientaciones sobre el equipo de protección del personal
Anexo XX	Orientaciones sobre las prescripciones relativas a los aparatos flotantes
Anexo XXI	Orientaciones sobre las prescripciones para el equipo de salvamento
Anexo XXII	Recomendación sobre las pruebas de aros salvavidas y chalecos salvavidas
Anexo XXIII	Sujeción correcta de las unidades de destrinca hidrostática
Anexo XXIV	Orientaciones sobre la formación sobre seguridad para los procedimientos de emergencia
Anexo XXV	Orientaciones sobre la seguridad operacional relativa a las maquinillas, los haladores mecánicos y los mecanismos elevadores
Anexo XXVI	Orientaciones sobre el Sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM)
Anexo XXVII	Alcance de las ondas métricas para las distintas unidades de transmisión o recepción
Anexo XXVIII	Utilización de los teléfonos móviles en las comunicaciones de socorro y seguridad
Anexo XXIX	Normas de funcionamiento recomendadas para el reflector de radar
Anexo XXX	Equipo prescrito para cumplir el Reglamento de Abordajes
Anexo XXXI	Código internacional de señales
Anexo XXXII	Señales de peligro
Anexo XXXIII	Orientaciones sobre la formación anterior al embarco
Anexo XXXIV	Lista comentada de publicaciones pertinentes

Bibliografía

- OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO La Seguridad y la Salud en la Industria Pesquera Título 2 Ed. OIT Ciudad de Ginebra Año 1999
- CARRO MARTÍNEZ Pedro y GARCÍA PUENTE Noemí Aspectos de Seguridad en la Pesca de Bajura – Ed. Centro Nacional de Medios de Protección - INSHT – Sevilla – 2006
- PÍCCOLO María Cintia Climatología sinóptica del área oceánica atlántica Ed.
 Servicio de Hidrografía Naval Buenos Aires 2006
- ZUBILLAGA Jacinto Climatología del Río de la Plata y de las áreas adyacentes a la Argentina - Ed. SHN – Buenos Aires - 2006.
- GEFAELL CHAMOCHIN Guillermo La estabilidad de pequeños pesqueros Madrid 2006
- CIVILIZACION Y BARBARIE EN EL MAR ARGENTINO-El STCW- F-95 y la necesidad de una política nacional de formación de los capitanes de pesca
- PROA HACIA UNA PESCA SEGURA Y RESPONSABLE- Ronnie Cunningham Glen
- Crear un comité para investigar los Siniestros y Accidentes Marítimos en el Mar Argentino- Silvia Paleo
- Ley 18.416 de la Prefectura Naval Argentina
- Lev de la Navegación
- Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (REGINAVE)
- Ordenanzas Marítimas
- Disposiciones RPOL
- Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo
- Convenio STCW-F-95
- Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)
- Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros, de 1977 y su modificación por el protocolo de Torremolinos
- Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977
- OMI Recomendaciones de seguridad para los buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y los buques
- Tratado de Nueva York

Esta edición de 250 ejemplares se terminó de imprimir en los talleres gráficos de Latingráfica offset/digital, Rocamora 4161, C1184ABC CABA Buenos Aires, República Argentina, en junio de 2019.

EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA 2006-2018



Revisión y actualización Daniel Molina Carranza





