



SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS

RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO (OMI)

Actualización
Marzo 2024



CÍRCULO DE POLÍTICAS AMBIENTALES



El Círculo de Políticas Ambientales es una fundación sin fines de lucro constituida por profesionales con una larga trayectoria en el tercer sector y el sector público, que promueve el fortalecimiento de la agenda política ambiental a través de la investigación, la difusión, la capacitación y el impulso de normativa que propicie la protección de los ecosistemas, el desarrollo sostenible, la transición energética y la lucha contra el cambio climático.

SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS: EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO DE 2012

Durante ya muchos años, la comunidad internacional ha venido trabajando en establecer mayores exigencias y garantías para lograr prácticas más seguras y mayor responsabilidad entre los administradores de pesquerías, aunque sin alcanzar el suficiente compromiso de muchos estados (1). En 1977, la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, que posteriormente fue modificado por el Protocolo de Torremolinos de 1993. Siendo que ninguno de estos tratados había entrado en vigor, la OMI adoptó posteriormente el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 para poner en práctica las disposiciones de los tratados anteriores. En 2022 el acuerdo fue relanzado en busca de las ratificaciones necesarias para su entrada en vigor (2).

El Acuerdo de Ciudad del Cabo incluye requisitos internacionales obligatorios para la estabilidad, la construcción y la navegabilidad asociada de embarcaciones pesqueras de 24 metros de eslora o más (unos 64 mil a nivel mundial), así como requisitos para dispositivos de salvamento, equipo de comunicaciones y protección contra incendios. También establece regulaciones sobre la protección de la tripulación y de los observadores y requiere inspecciones armonizadas, que tengan en cuenta las cuestiones relacionadas con las pesquerías, el trabajo y la seguridad.

La Argentina no ha ratificado aún el Acuerdo, que debe ser aprobado primero por el Congreso de la Nación y luego ratificado por el Poder Ejecutivo. El Gobierno Nacional envió en 2022 un proyecto de ley al Senado de la Nación (Expediente 99-22) pero no fue tratado por la Comisión de Relaciones Exteriores y Culto de dicha cámara, por lo que perdió estado parlamentario, pero este año fue nuevamente presentado por las autoridades nacionales. Además, existe una iniciativa presentada por legisladores en la Cámara de Diputados este año (Expediente 1683-D-2024) que remite a otra presentada también en el año 2022 (Expediente 5558-D-2022), que busca iniciar el procedimiento en la Cámara Baja para que la Argentina se sume a los 22 países que ya son parte del Acuerdo y, de esta forma, contribuya a su entrada en vigor.

El acuerdo entrará en vigor 12 meses después de que 22 países con un total combinado de 3.600 buques de pesca elegibles lo ratifiquen. Hasta que esto suceda, no van a existir regulaciones globales obligatorias de seguridad para los buques pesqueros, como sí existen para otras flotas (por ejemplo, las mercantes) (3). El 2023 se cumplió el primero de los requisitos con la ratificación de Nicaragua, falta cumplir el segundo.

LAS NORMAS ESTABLECIDAS POR EL ACUERDO PUEDEN RESUMIRSE EN LOS SIGUIENTES LINEAMIENTOS GENERALES (4):

- ◆ Los buques pesqueros son inspeccionados periódicamente por las autoridades del Estado del pabellón. Las autoridades del Estado rector del puerto también tendrán la oportunidad de inspeccionar los barcos pesqueros que enarbolan banderas extranjeras y hacen escala en sus puertos.

CÍRCULO DE POLÍTICAS AMBIENTALES

- ◆ Los dispositivos de salvamento, las instalaciones radioeléctricas, la estructura, la maquinaria y el equipo se inspeccionarán antes de que un buque entre en servicio y a intervalos que no excedan los cinco años.
- ◆ Los detalles de los reconocimientos estarán disponibles en un certificado internacional de seguridad para buques pesqueros.
- ◆ Si una embarcación ha sido exenta, su operador deberá completar un certificado de exención y tenerlo disponible a bordo para su examen en todo momento. Los certificados pueden ser examinados y aceptados por cualquiera de las partes del Acuerdo.
- ◆ Los buques deberán permanecer estancos, estancos a la intemperie, fuertes y estables, incluso en condiciones adversas, como hielo y condiciones climáticas extremas.
- ◆ Los dispositivos de salvamento estarán disponibles y serán suficientes en todo momento, y se establecerán los procedimientos de emergencia adecuados.
- ◆ Los buques deberán tener simulacros regulares que incluyan a toda la tripulación y observadores.
- ◆ Los buques contarán con equipos de radiocomunicaciones, capaces de transmitir y recibir información de búsqueda y salvamento, señales de socorro y todas las demás comunicaciones pertinentes.
- ◆ Las embarcaciones también podrán navegar y señalizar con seguridad.

Como puede verse, entre los puntos más destacables se encuentra la cláusula que establece que todos los buques que ingresen en el puerto de un Estado miembro del Acuerdo estarían sujetos a los mismos estándares de inspección, incluso si su Estado del pabellón no ha ratificado el Acuerdo o no se ha adherido a él. Esto les permite a los estados controlar todos los buques que ingresan en sus puertos, lo que elevaría los estándares globales de seguridad (5).

Debido a que la OMI ha venido trabajando con otros organismos internacionales para garantizar la seguridad de los pescadores y los barcos de pesca, el Acuerdo de Ciudad del Cabo busca ser un cuarto pilar complementario de otros convenios y acuerdos ya existentes:

- ◆ El convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (STCW-F), 1995 (entró en vigor en 2012);
- ◆ El Acuerdo de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) sobre las Medidas del Estado Rector del Puerto para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), o PSMA para garantizar que la captura sea legal (entró en vigor en 2016);

- ◆ El convenio sobre el Trabajo en la Pesca de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) (C188) para mejorar las condiciones de trabajo de las tripulaciones (entró en vigor en 2017).

Son varias las administraciones de gobierno que han pasado desde 2012 y la Argentina continúa sin sumarse a la lista de estados miembro del Acuerdo de Ciudad del Cabo. Nuestro país tampoco ha ratificado el Acuerdo de la FAO sobre Medidas del Estado Rector del Puerto.

La entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo 2012 lograría un control global más estricto de las condiciones de trabajo de las tripulaciones y que las operaciones de pesca se lleven a cabo de manera segura y legal. Se trata de una herramienta que contribuye a combatir la explotación de las personas y de los recursos, desalentando, además, la pesca INDNR que azota a varias regiones del mundo, incluido el Atlántico Sudoccidental.

SITIO WEB DE LA OMI RELATIVO AL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO 2012

CONTEXTO

La pesca es una de las profesiones más peligrosas del mundo. Miles de pescadores pierden la vida cada año mientras trabajan para abastecer la demanda global de productos de mar (6). Según la FAO, más de 3000 millones de personas dependen del pescado y otras especies marinas como fuente importante de proteínas, y los expertos esperan que esa cifra aumente (7). Con el incremento de esta demanda en todo el mundo, la pesca podría volverse aún más peligrosa para los trabajadores.

De acuerdo con datos de la OIT, unas 24.000 personas mueren como mínimo cada año en los buques pesqueros comerciales y 24 millones sufren lesiones. Las causas más comunes de estos accidentes son los naufragios, los incendios, los vuelcos y las colisiones. Sin embargo, la falta de datos dificulta determinar la precisión de estas estadísticas. En el sector pesquero, aquellos que son más vulnerables no cuentan con los medios adecuados para informar de lo que está sucediendo en sus buques, por lo que el número de accidentes reportados sea probablemente inferior a la cifra real (8).

En los últimos años, el foco puesto en la pesca INDNR ha revelado que las condiciones deficientes de trabajo son la regla en las flotas de aguas distantes (DWF, por sus siglas en inglés), en las que se expone a las tripulaciones al trabajo forzado, permaneciendo a bordo por períodos más largos, cada vez más lejos de casa y sin descanso, bajo condiciones meteorológicas peligrosas, sin equipos de seguridad, con alimento escaso y no adecuado y sin asistencia médica básica.

Los informes demuestran que las tripulaciones de estos buques pesqueros en altamar están conformadas por trabajadores inmigrantes que, por su condición, corren más riesgo de ser explotados por los operadores. Generalmente estos tripulantes están aislados porque no hablan

CÍRCULO DE POLÍTICAS AMBIENTALES

el idioma de los otros o del capitán, y suelen no tener forma de reportar violaciones a los estándares de seguridad de los buques. Esta es una práctica cada vez más frecuente (9).

LA IMPORTANCIA DE LA RATIFICACIÓN DEL ACUERDO

La OMI destaca, al menos, diez razones para ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo (10):

- ◆ Aumenta la seguridad de pescadores y observadores.
- ◆ Asegura que la inspección de buques pesqueros esté bajo estándares armonizados globalmente.
- ◆ Complementa las inspecciones establecidas en el Acuerdo de Medidas de Estado Rector del Puerto (FAO) desde el punto de vista de la seguridad, al tiempo que se persigue a los buques que no cumplen las normas y se aumenta la transparencia de las actividades pesqueras.
- ◆ Contribuye a combatir la esclavitud moderna.
- ◆ Contribuye a la conservación del medio y los recursos marinos (contaminación por plásticos, abandono de redes de pesca, etc.).
- ◆ Completa el pilar que faltaba en la pesca sostenible sostenido hasta ahora por otros acuerdos (ver arriba).
- ◆ Asegura la protección de los servicios de búsqueda y salvamento (SAR).
- ◆ Contribuye a mejorar el empleo y las condiciones de trabajo.
- ◆ Contribuye a la competitividad de la flota pesquera nacional.
- ◆ Contribuye a la industria de construcción y equipamiento naval.

REFERENCIAS

(1) El Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar) de 1974 incluye una serie de reglas aplicables a todos los buques, como su capítulo V, sobre la seguridad de la navegación. Sin embargo, muchas otras reglas del Convenio proporcionan una exención para los buques pesqueros.

(2) Organización Marítima Internacional, "El tratado clave para la seguridad de los pescadores y los buques pesqueros aún ha de entrar en vigor" (2022). Disponible en:

<https://www.imo.org/es/MediaCentre/PressBriefings/Pages/CTA-10th-anniversary.aspx>

(3) Organización Marítima Internacional. 2012 Cape Town Agreement (Explained). Disponible en: <https://sway.office.com/pGZcJtkSuHNxDzy5?ref=Link>

(4) Alemania, Bélgica, Belice, Congo, Croacia, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Islandia, Japón, Kenya, Islas Cook, Países Bajos, Nicaragua, Noruega, Nueva Zelandia, Perú, Portugal, Saint Kitts y Nevis, Santo Tomé y Príncipe y Sudáfrica.

(5) Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012. Disponible en:

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/Documents/Consolidated%20text%20of%20the%20Agreement.pdf>

(6) Organización Marítima Internacional (OMI). Disponible en:

<https://sway.office.com/pGZcJtkSuHNxDzy5?ref=Link>

(7) Food and Agriculture Organization of the United Nations, "The State of World Fisheries and Aquaculture: Towards Blue Transformation" (2022). Disponible en: <https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>

(8) Organización Internacional del Trabajo, "Safety and Health in the Fishing Industry" (1999), Disponible en: http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/1999/99B09_239_engl.pdf

The Pew Charitable Trusts, "Acuerdo de Ciudad del Cabo. Siete motivos para mejorar la seguridad en los buques pesqueros" (2017). Disponible en: https://www.pewtrusts.org/-/media/assets/2018/02/eifp_the_cape_town_agreement_es.pdf#:~:text=En%20Ciudad%20del%20Cabo%2C%20Sud%3%A1frica%2C%20en%202012%2C%20los,definitivamente%20la%20transparencia%20y%20la%20seguridad%20de%20la%20tripulaci%C3%B3n.

(9) The Pew Charitable Trusts, "Explicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo" (2019). Disponible en: <https://www.pewtrusts.org/es/research-and-analysis/issue-briefs/2018/10/the-cape-town-agreement-explained>

(10) OMI "10 reasons to ratify the 2012 Cape Town Agreement". Disponible en: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/CTA%20Countdown%20series/CTA%20countdown%20series_All%2010%20reasons_no%20months.pdf

Marzo 2024.

Círculo de Políticas Ambientales.



