

## **PROYECTO DE DECLARACIÓN**

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo Nacional, en virtud de las facultades conferidas por el art.99, inc. 11 de la Constitución Nacional, se adhiriera al “Acuerdo de la 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 (Acuerdo de Ciudad del Cabo)” aprobado el 11 de Octubre de 2012 y abierto a la firma en la sede de la Organización Marítima Internacional (OMI), proveyendo lo conducente al más pronto y expeditivo desarrollo de las instancias internas necesarias a tal fin.

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En 2012 en Ciudad del Cabo, se celebró un acuerdo bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) para mejorar la seguridad y las condiciones laborales de los pescadores comerciales y los observadores.

El Acuerdo detalla los estándares de diseño, construcción y equipos, incluidas las protecciones de seguridad, de los buques pesqueros de como mínimo 24 metros de longitud, estableciendo regulaciones sobre la protección de la tripulación y los observadores teniendo en cuenta las cuestiones relacionadas con las pesquerías, el trabajo y la seguridad en el mar.

Dicho instrumento tiene un título, un preámbulo, cuatro artículos y un Anexo denominado "Modificaciones al Anexo y los Apéndices del Anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los Buques Pesqueros, 1977 en un anexo. Además, cuenta con un Apéndice.

Los estados que forman parte del acuerdo cuentan con un plazo de 10 años para establecer disposiciones relacionadas con las radiocomunicaciones (capítulo IX del Acuerdo) y con un plazo de 5 años para implementar disposiciones relacionadas con dispositivos de salvamento (capítulo VII), procedimientos de emergencia (capítulo VIII) y equipo de navegación (capítulo X). Esto les brinda a los Estados miembros un plazo importante para prepararse antes de que deban cumplir con las regulaciones. Además, las partes que forman parte del acuerdo pueden exceptuar a un buque si se considera que el requerimiento no es razonable o si el buque está operando únicamente en su zona económica exclusiva.

Para garantizar que los buques sean seguros, su diseño, construcción y equipamiento deben estar sujetos a inspección y examen. Estas prácticas las puede llevar a cabo una agencia del estado del pabellón o una autoridad delegada a tal fin, como un inspector o una sociedad de clasificación. El acuerdo establece que los dispositivos de salvamento, las instalaciones de radio, la estructura, la maquinaria y los equipos de un buque se deben inspeccionar antes de ponerlos en funcionamiento y que dicho proceso se debe llevar a cabo en intervalos que no pueden superar los cinco años.

Los detalles de las inspecciones se revelarán mediante un Certificado Internacional de Seguridad para Buques Pesqueros. Si un buque queda exceptuado, su operador debe completar un certificado de exención y exhibirlo a bordo para que esté siempre disponible para su examen. Cualquier parte involucrada en el acuerdo puede examinar y aceptar los certificados.

Los capítulos del II al X del Acuerdo, brindan detalles específicos sobre los requerimientos de diseño, construcción y equipamiento de los buques pesqueros. Estos se clasifican en tres categorías, según el tamaño del buque: De 24 a 45 metros, de 45 a 60 metros y de más de 60 metros. El fin de estos requerimientos es garantizar que los buques puedan soportar las inclemencias climáticas y sean estancos, estables y resistentes, incluso en climas adversos como el hielo y con condiciones extremas en el mar.

Se propone además una orientación para brindar garantías de que los espacios estén libres de peligros para la tripulación, que los dispositivos de salvamento sean suficientes y estén disponibles, y que se puedan poner en práctica procedimientos de emergencia apropiados.

También se estipula que los buques deben llevar a cabo simulacros en forma regular que incluyan a toda la tripulación y a los observadores. Además, los buques deben estar equipados con dispositivos de radiocomunicación que puedan transmitir y recibir información sobre rescates y búsquedas, señales de auxilio y todas las comunicaciones relevantes restantes. Del mismo modo, los buques deben poder navegar y usar sus señales de manera segura.

Finalmente, es necesario aclarar que las disposiciones del Acuerdo se aplican a los buques pesqueros de 24 o más metros de eslora, ya que este es el típico perfil de los buques que llevan a cabo operaciones de pesca comercial en altamar o fuera de aguas nacionales.

Corresponde no perder de vista que la depredación y presión sobre las poblaciones de peces del mundo se encuentra en un máximo histórico. Las flotas ahora pueden buscar y capturar peces en prácticamente cualquier parte de los océanos del mundo, lo que provoca que haya demasiados buques pesqueros que capturan un número cada vez más escaso de peces.

La sobreexplotación pesquera provoca para la flota del país ribereño una menor captura y menores ingresos situación que genera que algunos operadores acaben pescando de forma ilegal (sin las licencias o autorizaciones adecuadas, o en zonas protegidas) para aumentar sus ganancias.

Por ello, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada no supone únicamente un simple peligro ambiental. En la actualidad, la pesca ilegal está ampliamente asociada con delitos como la piratería, la trata de seres humanos y el contrabando de armas y estupefacientes.

La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la Organización

Internacional del Trabajo (OIT) han reconocido los vínculos entre la pesca (INDNR) y los delitos que afectan a la seguridad y el bienestar de las tripulaciones.

Frenar estas conductas ilícitas (depredación de poblaciones vulnerables pesqueras y tráfico de personas y contrabando) resulta especialmente complicada en ausencia de los requisitos para identificar y realizar un seguimiento de los buques.

En aquel caso los identificadores únicos permanentes, como el número (OMI), que proporciona información acerca del origen, la historia y el estado operativo del barco, son esenciales para distinguir los buques.

Sin un requisito de información de ubicación obligatoria, como los sistemas de identificación automática o los sistemas de vigilancia de buques, las autoridades no pueden diferenciar los buenos actores de los malos. La combinación de estas brechas permite a las flotas depredadoras operar con un bajo riesgo de ser atrapados.

Además, las flotas pesqueras sin escrúpulos invierten menos en mantenimiento, reparaciones y equipos de seguridad para aumentar aún más sus ganancias, lo que hace que los buques sean contaminantes, inseguros y estén mal equipados. Las tripulaciones trabajan durante más horas y bajo una mayor presión, lo que conduce a un mayor estrés y fatiga, y es posible que estos asuman más riesgos, al pescar bajo condiciones peligrosas.

Por ello, el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 debe considerarse mucho más que una refundición de textos o de disposiciones comunes, con la entrada en vigencia del convenio se racionalizaría los métodos, técnicas y

operación de pesca en su conjunto, operando un beneficio para la preservación y desarrollo de las especies.

Pero, además ofrece la inestimable ventaja de preservar al ambiente en condiciones adecuadas para todo tipo de desarrollos y hábitat, en tanto eliminaría significativamente el peligro de significativas contaminaciones.

Por otra parte, corresponde mencionar los antecedentes del Acuerdo de Ciudad del Cabo:

El Convenio de 1977, Ley N° 22.885 adoptado en la 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 para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) y en el Convenio de líneas de carga.

Tras la aprobación del Convenio de Torremolinos de 1977, se observó que difícilmente entraría en vigor, debido principalmente a razones técnicas, y la (OMI) decidió reemplazarlo con un nuevo texto en forma de protocolo.

El Protocolo de Torremolinos de 1993, adoptado en abril de 1993, actualizó y enmendó el Convenio original, teniendo en cuenta la evolución tecnológica de aquellos años y la necesidad de adoptar un enfoque pragmático con miras a alentar a la ratificación del instrumento relacionado con la seguridad de los buques y los pescadores.

Se contempló, entre otros aspectos, la tendencia a explotar en gran escala zonas pesqueras de aguas profundas y que se pescara en aguas alejadas de los puertos de origen, lo que exigía para los trabajadores, condiciones de vida y de trabajos más confortables y seguros.

Esto ponía a los constructores en la obligación de proyectar una nueva generación de buques pesqueros más modernos y complejos. Para que el protocolo entrara en vigor era necesario su ratificación por un mínimo de 15 Estados miembros que reúnan 14.000 buques pesqueros de eslora, lo que equivalía al 50% de la flota de aquellos años.

Como el Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977 ni el Protocolo mencionado anteriormente entraron en vigor- principalmente debido a la falta de adhesiones- el grupo de Trabajo Conjunto FAO/OMI sobre la pesca ilegal, no documentada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones afines, sugirió una segunda reunión recomendaron a la (OMI) que explorará la posibilidad de preparar un proyecto de acuerdo relativo a la aplicación del Protocolo elaborado en el año de 1993.

Así es como, resultado del trabajo mancomunado de años (seminarios y encuentros regionales) la (OMI) desarrolló un nuevo instrumento internacional vinculante que fue aprobado en la ciudad del Cabo.

En 2019 la Republica Argentina participó de la Conferencia Ministerial de la Organización Marítima Internacional (OMI) realizada en Torremolinos, sobre seguridad de los buques pesqueros y pesca ilegal no declarada y no reglamentada, representada por la Prefectura Naval Argentina en su rol de autoridad marítima nacional.

En aquella conferencia nuestro país, juntamente con 48 Estados firmaron una declaración pública para indicar su determinación de ratificar el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre seguridad de los buques pesqueros.

En virtud de aquel compromiso y transcurridos dos años desde aquella declaración, resultaría conveniente que el Poder Ejecutivo Nacional en virtud de sus facultades constitucionales adhiera y posteriormente este Honorable Congreso de la Nación acompañe aprobando el Acuerdo de Ciudad del Cabo del año 2012.

Debemos entender que dicho instrumento es de gran importancia para el país y para la comunidad internacional, dado que proporcionará herramientas jurídicas y técnicas para enfrentar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, así como otorgar seguridad a los trabajadores en la actividad pesquera.

Mas allá de las ventajas que ofrecerá en materia preservación y protección del ambiente y la diversidad biológica considerados en aquel campo al que en forma directa este enderezado el instrumento internacional en consideración.

Por todo lo expuesto solicito de mis pares me acompañen con el siguiente proyecto de declaración.