

**INFORME TECNICO
ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO**

ANTECEDENTES

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,¹ 1977 se adoptó en una conferencia diplomática celebrada del 9 al 11 de octubre de 2012, en Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

¹La práctica de transferir el pescado de un barco a otro, permiten a las tripulaciones moverse de un buque a otro sin entrar en un puerto, permaneciendo en el mar durante años. Considerando que no existen inspecciones obligatorias para los buques que operan en alta mar, hay poca oportunidad por parte de los Estados, de comprobar las condiciones de seguridad. Estos buques pueden operar durante largos períodos sin someterse nunca a inspecciones ni a certificaciones de seguridad, lo que puede provocar accidentes.

Existe además el problema de que operadores sin escrúpulos declaran capturas inferiores o realicen pesca ilegal, y que con ello las tripulaciones se vean forzadas trabajar sin la formación o el equipo de seguridad adecuada y en condiciones peligrosas.

Un tratado internacional vinculante, que establezca los estándares de seguridad para los buques pesqueros, proporcionaría a las autoridades marítimas una garantía contra la pesca ilegal, no declarada no reglamentada y la sobreexplotación de los recursos marítimos.

DESARROLLO:

El Acuerdo establece que a menos que haya una disposición expresa en otro sentido, éste se aplica a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 24 metros, que hayan iniciado su construcción o se haya firmado su contrato de construcción/transformación en una fecha posterior a la entrada en vigor del mencionado Acuerdo.

²En cuanto a la implantación de determinadas disposiciones, se podrá, 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 período de no más de 5 años.

El Acuerdo se compone de 10 Capítulos:

Capítulo I: Disposiciones Generales, se refiere al ámbito de aplicación, definiciones, inspecciones de reconocimiento y certificados. De acuerdo con lo mencionado en el párrafo 2) de la Regla 1, se utilizarán los valores de eslora como base de medida en todos los capítulos, es decir, en función de la longitud de la embarcación.

¹ Hoja de datos de Pew Charitable Trusts - Octubre de 2017

² <https://www.imo.org/es>About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>

Capítulo II: Construcción, integridad de estanqueidad y equipo; y **Capítulo III:** Estabilidad y Navegabilidad se aplicarán a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 24 metros.

Capítulo IV: Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente; y **Capítulo V:** Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios, se aplicarán a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 45 metros.

Capítulo VI: Protección de la tripulación; se aplicará a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 24 metros.

Capítulo VII: Dispositivos y medios de salvamento; se aplicará a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 45 metros. Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques pesqueros existentes con eslora de registro igual o superior a 45 metros. En el Ecuador estas disposiciones se cumplen parcialmente, de acuerdo con los procedimientos establecidos.

Capítulo VIII: Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos; se aplicará a buques pesqueros nuevos y existentes con eslora de registro igual o superior a 24 metros.

Capítulo IX: Radiocomunicaciones; se aplicará a buques pesqueros nuevos y existentes con eslora de registro igual o superior a 45 metros.

Capítulo X: Aparatos y medios náuticos de a bordo; se aplicará a buques pesqueros nuevos y existentes con eslora de registro igual o superior a 24 metros. La regla 6: Visibilidad desde el puente de navegación, se aplicará a buques pesqueros nuevos con eslora de registro igual o superior a 45 metros.

³Exenciones

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:

- 1) 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;
- 2) el buque opere exclusivamente en:
 - a) 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

³ <https://www.imo.org/es>About/Conventions/Paginas/The-Torremolinos-International-Convention-for-the-Safety-of-Fishing-Vessels.aspx>



- b) la zona económica exclusiva 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
- c) la zona económica exclusiva, 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
- d) la Administración notifique al Secretario General los términos y las condiciones en las cuales se concede la exención en virtud de este párrafo.

CONCLUSIONES:

1. El Acuerdo en mención puede complementar las políticas existentes, como el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto destinadas a prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (AMERP), por lo que puede ayudar al país a superar el status de tarjeta amarilla impuesto por la Unión Europea y así evitar que la República del Ecuador sea considerado como tercer país no cooperante en la lucha con la pesca ilegal, no declarada no reglamentada INDNR.
2. El Acuerdo detalla los estándares mínimos de diseño, seguridad de construcción, seguridad de equipos de salvamento y contraincendio, seguridad de equipos radioeléctricos, y, de medidas de seguridad y protección en la navegación de los buques pesqueros de como mínimo 24 metros de longitud.
3. El Acuerdo también podría servir como vehículo para exigir a los buques pesqueros la obtención del número OMI y los sistemas de identificación automática, lo que permitiría identificar con precisión a los buques para darles seguimiento a fin de evitar la pesca ilegal, no declarada no reglamentada INDNR y proteger las reservas marinas de la actividad pesquera.
4. Tres de los diez capítulos del Acuerdo se aplican a buques existentes⁴ incrementando el estándar de seguridad en las embarcaciones pesqueras y de esta manera proteja la vida de sus tripulantes.
5. El Acuerdo eleva el estándar de seguridad en las embarcaciones pesqueras, previniendo perjuicios a la tripulación y al medio ambiente, lo que se traduce en un beneficio para el Estado de Bandera.

⁴ los que hayan iniciado su construcción o se haya firmado su contrato de construcción/transformación en una fecha anterior a la entrada en vigor del mencionado Acuerdo

RECOMENDACIÓN:

Se sugiere realizar el trámite para que el Estado Ecuatoriano se adhiera al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012.

Equipo responsable:

Ing. Stefany Cedeño
Analista-Dirección de Transporte

Ing. Jorge Chavez
Analista-Dirección de Transporte

Mgs. Jacqueline Espinoza
Asuntos Internacionales