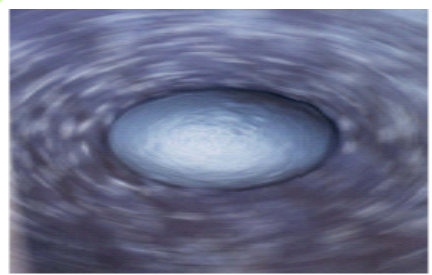


INTRODUCCIÓN



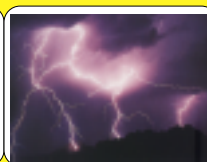
CENTRO NAVAL
COMISIÓN DE PESCA

EL PROBLEMA DE LA SEGURIDAD EN LA PESCA ARGENTINA





Introducción



Siniestros



Conclusiones



Apreciación de las Conclusiones Recomendada



Acción



Comité Investigador de Siniestros y Accidentes Marítimos

El Problema de la Seguridad de la Pesca Argentina

¡LA RESPONSABILIDAD ES DE TODOS!
¡PESCAR CON SEGURIDAD, UNA OBLIGACIÓN!

LOS CUATRO PILARES

Construcción y Equipamiento

Condiciones de Trabajo a bordo

Capacitación y Adiestramiento

Condiciones Ambientales del Mar Argentino

Organismos Internacionales



e - Book

Organismos Nacionales

Naufragios y Accidentes 2002 - 2005

DATOS NOMBRE	AAMMDD	LUGAR	ESLORA Metros	VÍCTIMAS (*)
Don Víctor	020819	Punta Atlas	19,25	7/7
Argentina S	0212XX	Puerto Rawson, escollera	11,00	1/5
Don Roberto	030521	Comodoro Rivadavia	14,40	7/7
María Alejandra	031217	Rawson, al Este	53,00	0/30
Jesús del Camino	040413	Golfo San Matías	18,00	7/8
Santa Lucía	040415	Bahía Hansen, proximidades	19,00	6/6
Santa Marta	040425	San Antonio Este, Rada	9,90	4/4
Fe en Pesca	040702	Cabo Blanco Ext.	26,05	0/9
Fénix	041005	Caleta Córdoba	17,29	2/4
Gaviota III	041021	Faro Claromecó	6,60	1/3
Siempre Don Pablo	041125	Isla Escondida	18,00	3/7
Diego I	041125	Comodoro Rivadavia	21,00	0/8
San Daniel	051005	Caleta Córdoba	8,25	0/5

Notas:

(*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes.

Naufragios y Accidentes

2006 - 2007

DATOS NOMBRE	AAMMDD	LUGAR	ESLORA Metros	VÍCTIMAS (*)
Vielrasa (**)	060525	Puerto Deseado	73,60	2/54
Carlos Álvarez	060811	Caleta Paula, en remolque	36,60	2/20
Don Juan	060904	Frente a las costas de Chubut	27,00	0/14
Stella Maris (***)	060913	Puerto Deseado al Este	68,20	0/56
Don Rosario G	061022	Rawson al Este 40 millas	18,00	7/7
Eterno Jorge Padre	061101	Monte Hermoso 30 millas al Sur	13,5	0/7
San Jorge	070620	ZCP Argentino - Uruguaya	24,00	0/8
Puente América	070201	Pto. Deseado, a 110 NM	71,00	0/45
Kantxope	070811	Cabo Blanco, al Este	51,00	0/21
Alvarez Entrena I (***)	070811	Comodoro Rivadavia, a 50 NM	40,00	0/28
Alvarez Entrena II (***)	070825	Caleta Olivia	40,00	0/28

Notas:

(*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes.

(**) Accidente al caer al agua 3 tripulantes durante una maniobra de arrastre.

(***) Incendio controlado.

Naufragios y Accidentes

Eslora hasta 12 metros

16,67%

NOMBRE / DATOS	AAMMDD	LUGAR	ESLORA Metros	VÍCTIMAS (*)
Argentina S	0212XX	Puerto Rawson, escollera	11,00	1/4
Santa Marta	040425	San Antonio Este, Rada	9,90	4/4
Gaviota III	041021	Faro Claromecó	6,60	1/3
San Daniel	051005	Caleta Córdoba	8,25	0/5

Notas:

(*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes.

De 24 pesqueros siniestrados,
4 fueron de esta eslora.

Naufragios y Accidentes

Eslora hasta 24 metros

41,67%

NOMBRE / DATOS	AAMMDD	LUGAR	ESLORA Metros	VÍCTIMAS (*)
Don Víctor	020819	Punta Atlas	19,25	7/7
Don Roberto	030521	Comodoro Rivadavia	14,40	7/7
Jesús del Camino	040413	Golfo San Matías	18,00	7/8
Santa Lucía	040415	Bahía Hansen, proximidades	19,00	6/6
Fénix	041005	Caleta Córdoba	17,29	2/4
Siempre Don Pablo	041125	Isla Escondida	18,00	3/7
Diego I	041125	Comodoro Rivadavia	21,00	0/8
Don Rosario G	061022	Rawson al Este 40 millas	18,00	7/7
Eterno Jorge Padre	061101	Monte Hermoso 30 millas al Sur	13,5	0/7
San Jorge	070620	ZCP Argentino - Uruguay	24,00	0/8

Notas:

(*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes.

**De 24 pesqueros siniestrados,
10 fueron de esta eslora**

Naufragios y Accidentes

Eslora mayor de 24 metros

41,67%

NOMBRE / DATOS	AAMMDD	LUGAR	ESLORA Metros	VÍCTIMAS (*)
Maria Alejandra	031217	Rawson, al Este	53,00	0/30
Fe en Pesca	040702	Cabo Blanco Ext.	26,05	0/9
Vielrasa (**)	060525	Puerto Deseado	73,60	2/54
Carlos Álvarez	060811	Caleta Paula, en remolque	36,60	2/20
Don Juan	060904	Frente a las costas de Chubut	27,00	0/14
Stella Maris (***)	060913	Puerto Deseado al Este	68,20	0/56
Puente América	070201	Pto. Deseado, a 110 NM	71,00	0/45
Kantxope	070811	Cabo Blanco, al Este	51,00	0/21
Alvarez Entrena I (***)	070811	Comodoro Rivadavia, a 50 NM	40,00	0/28
Alvarez Entrena II (***)	070825	Caleta Olivia	40,00	0/28

Notas:

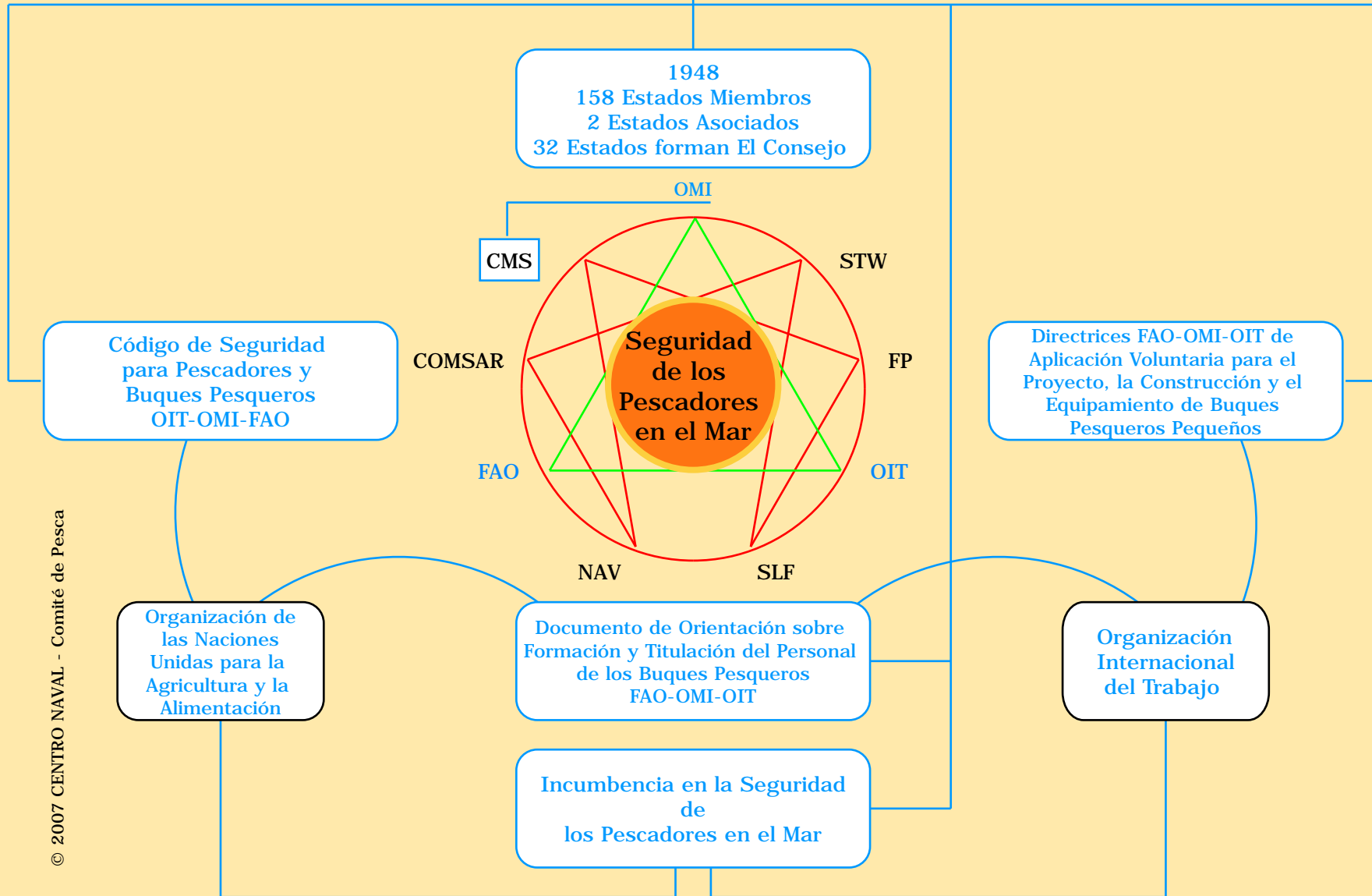
(*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes.

(**) Accidente al caer al agua 3 tripulantes durante una maniobra de arrastre.

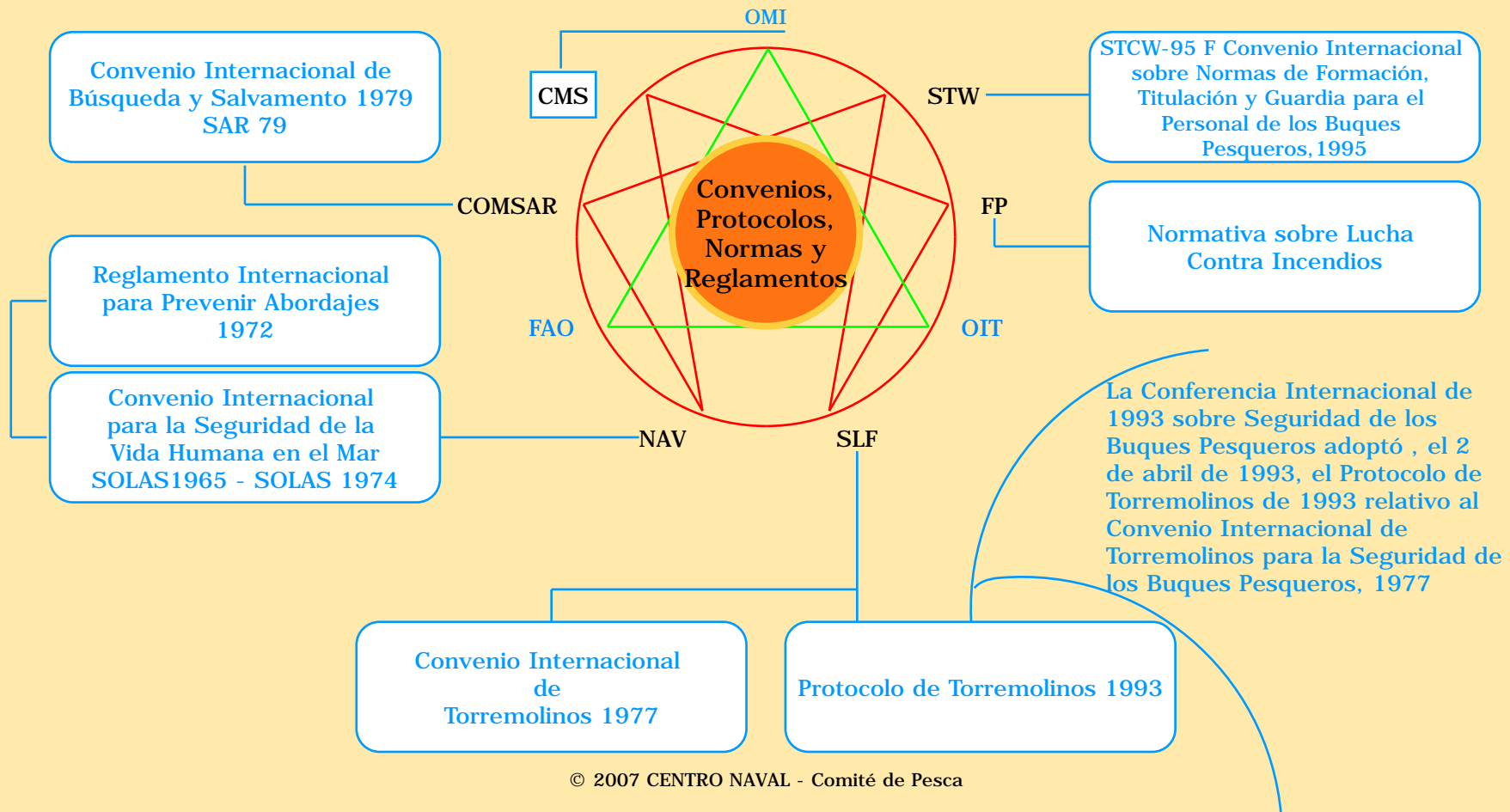
(***) Incendio controlado.

**DE 24 pesqueros siniestrados,
10 fueron de esta eslora.**

Documentos Conjuntos de Organismos Internacionales



Trabajos Realizados por el Comité de Seguridad Marítima



Organismos Nacionales



La Construcción y el Equipamiento de Buques Pesqueros

Inspección y Certificación de las Condiciones de seguridad de los Buques

Prefectura Naval Argentina
Sociedades de Clasificación

Situación Actual

Prefectura Naval Argentina

Ordenanzas Marítimas

Ordenanza nro. 03/2002

Ordenanza nro. 2/1992

Disposición RPOL, 008 nro. 05/2004

Disposición RPOL, 008 nro. 02/2007
(Cubre criterios adicionales de estabilidad para esloras entre 12 y 24 m)

REGINAVE

Tiempo Límite y máximo alejamiento establecido por PNA, para cumplir con "la disposición sobre criterios adicionales de estabilidad y procedimiento de revisión de la información de estabilidad" DIC 2007

El estricto cumplimiento de la normativa argentina vigente

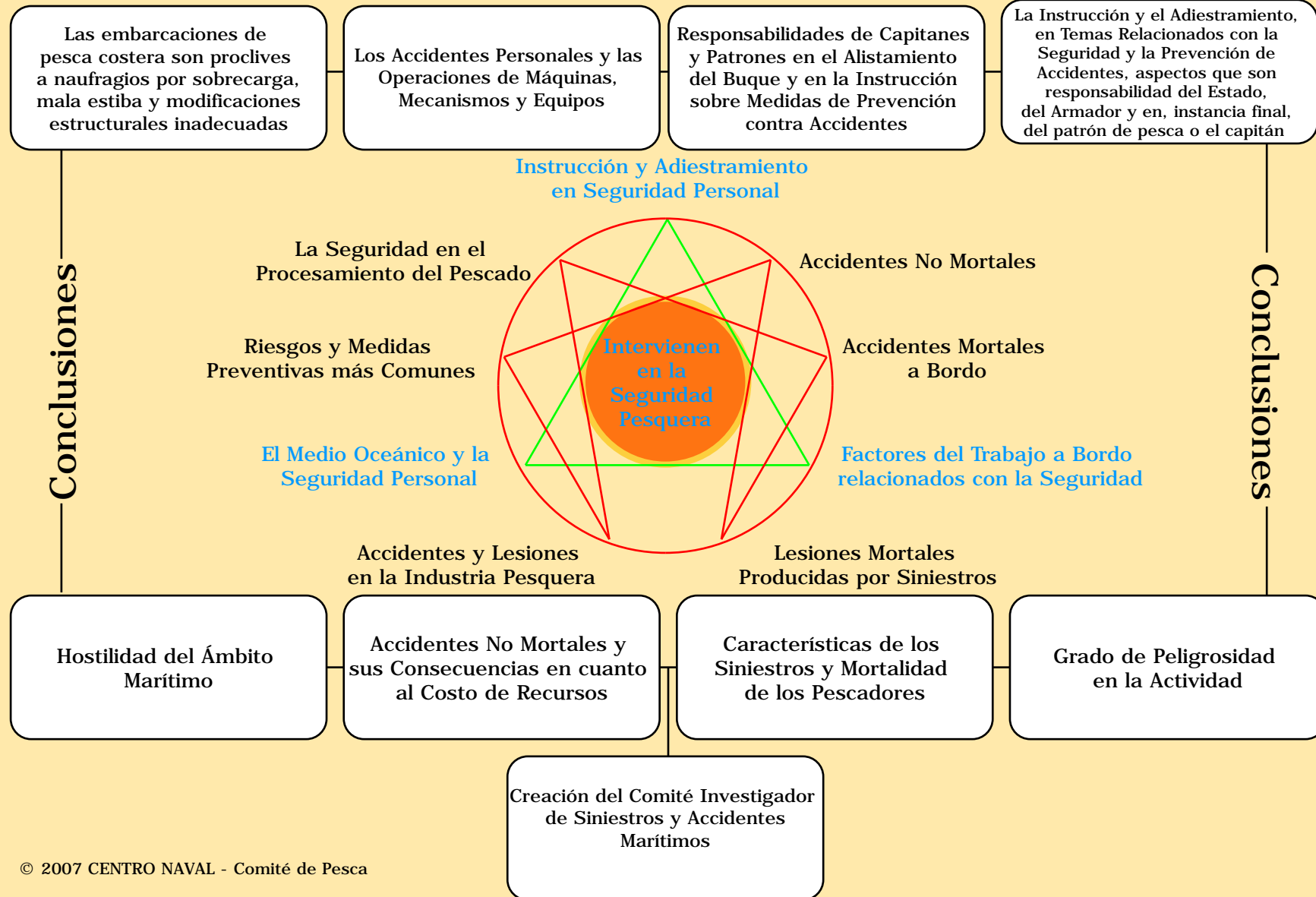
Conclusiones

Adhesión de Argentina al Protocolo del Convenio de Torremolinos, el cual se encuentra incorporado a la normativa vigente de la CEE desde 1997

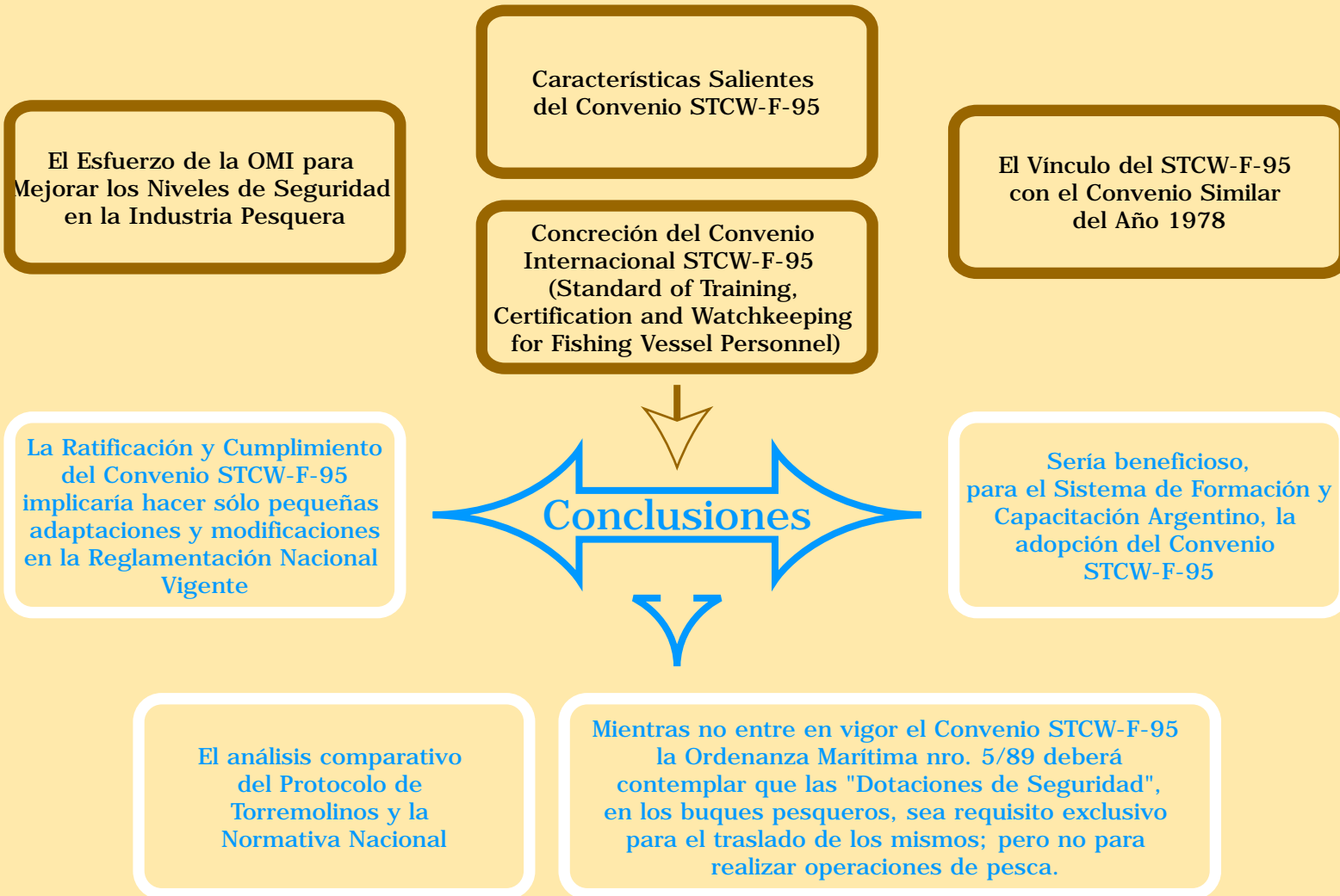
Adecuación de la Reglamentación Vigente para los Buques de eslora igual o mayor de 24 m.

Para los buques pesqueros de eslora igual a 12 m y menores de 24, 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 debería aplicar las mismas normas del Protocolo de Torremolinos.

Las Condiciones de Trabajo a Bordo



La Capacitación y El Adiestramiento de las Dotaciones de Buques Pesqueros



Las Condiciones Ambientales del Mar Argentino



Los Buques Pesqueros deben contar con eficientes y confiables servicios de Aviso a los Navegantes y Apoyo Meteorológico Marítimo

Conclusiones

Para dar mayor seguridad a sus buques y tripulaciones, los Capitanes y Patrones de Pesca deben capacitarse para conocer las condiciones ambientales de las áreas marítimas donde navegan y operan.

El Mar Argentino presenta condiciones oceanográficas y meteorológicas que, por sus características, implican serios riesgos para todas las embarcaciones, en particular las pequeñas y medianas.

Apreciación Sobre Las Conclusiones Obtenidas

El Protocolo de Torremolinos

La reglamentación vigente 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

El Convenio STCW-F-95

Los programas de capacitación del personal embarcado no difieren en mucho de los establecidos en el Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de Buques Pesqueros. Cumplir con dicho Convenio implicará hacer sólo algunas adaptaciones menores a nuestra actual reglamentación; su adopción puede traer beneficios para nuestros pescadores al recibir, por su nivel superior, el reconocimiento internacional.

La Construcción y El Equipamiento

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 Autoridad de Aplicación debe verificar que los planos y criterios de estabilidad de construcción sean los reglamentarios.

Las Responsabilidades del Capitán o Patrón de Pesca

La responsabilidad por los aspectos antes mencionados 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 ambos deben 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.

Talento Para Instruir

Es responsabilidad del Capitán o Patrón de Pesca, 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; para ello es deseable que posean no sólo los conocimientos sobre seguridad que su título les exige, sino también capacidad y voluntad para transmitir esos conocimientos a su tripulación.

Los Parámetros de Navegación y Operación 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.

Dotación Operativa

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.

Responsabilidad del Estado

Es responsabilidad del Estado que el marineró 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.

1

Sumarse al esfuerzo internacional de la OMI para promover la seguridad de los buques pesqueros y sus tripulaciones, adhiriéndose al Protocolo de Torremolinos y al Convenio STCW-F-95

11

Disponer que los buques en faena de pesca deban tener, obligatoriamente, una Dotación Operativa mayor - en número de oficiales y tripulantes - que la Dotación de Seguridad ya que esta última será constituida solamente para efectuar navegaciones de traslado.

Crear un organismo, público o privado, que intervenga en todos los siniestros y accidentes marítimos cumpliendo funciones de Comité de Investigaciones. Este Comité, además de su tarea investigativa, sería el encargado 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.

8

Adecuar Las normas de seguridad que, para los buques pesqueros tiene nuestro país, cubriendo en un todo el Protocolo de Torremolinos y efectuando las modificaciones necesarias para que nuestra reglamentación cumpla el Convenio STCW-F-95

2

Legislación

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

9

Disponer, mediante la Autoridad de Aplicación que, los astilleros, los armadores, 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";
* El "Código de Seguridad para Pescadores y Buques Pesqueros";
* Las condiciones adicionales para buques entre 12 y 24 m de eslora.

Cumplimiento de Normativas

3



Capacitación

7

Fijar como responsabilidad del Estado, del armador y en instancia final, del capitán o patrón de pesca, la instrucción y el adiestramiento en temas relacionados con la seguridad para prevenir siniestros y accidentes.

5

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.

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.

El armador, previa modificación de cualquier estructura del buque o traslado de pesos, deberá contar con la autorización de la Autoridad de Aplicación.

4

6

Instruir a los capitanes y patrones para que preparen su buque de manera que las faenas de pesca se realicen con la mayor seguridad personal.

10