

ACTIVIDADES ACTUALES DE LA OMI SOBRE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

Fernando Plaza

División de Seguridad Marítima - ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL

INTRODUCCION

La extracción de los recursos del mar ha estado siempre rodeada de peligros y la industria pesquera ha pagado caro su actividad marítima a lo largo de los tiempos. Afortunadamente la pérdida de vidas humanas es hoy menos frecuente que en el pasado. Pero ni los avances tecnológicos han podido con la furia del mar ni ha sido posible eliminar el error humano en la operación pesquera causante de tantos accidentes.

De una ocupación primitiva, la pesca ha pasado a ser una industria altamente desarrollada, utilizando una compleja maquinaria cuyo manejo necesita la implantación de medidas de seguridad según lineamientos aplicables a otros tipos de industria.

Reconociendo que la protección de la vida humana es el principal objetivo de la seguridad a bordo, unos niveles de seguridad más altos son también beneficiosos para la industria pesquera. **La seguridad compensa**, dado que cualquier accidente en el curso de las faenas pesqueras, aparte de sus efectos altamente negativos a nivel personal, afecta muy adversamente la economía de la flota.

Tanto los legisladores como los propietarios de buques pesqueros, los patrones y las tripulaciones son responsables por la seguridad del buque: Los primeros, redactando textos jurídicos, ratificando convenios que incorporan medidas adecuadas en la legislación nacional e implantando su contenido. El propietario, que debe proveer un buque seguro, con el equipamiento necesario y las prácticas de trabajo adecuadas. El patrón, que es responsable por la operación profesional del buque, por el uso correcto del equipo y la motivación por la seguridad a bordo. El tripulante, que es responsable del uso de las facilidades y equipamientos y de no sólo su propia seguridad sino la de sus compañeros y del buque en general. En definitiva **la seguridad es tarea de todos**, de la comunidad marítima, de la industria pesquera y de todos los que viven de ella, y también, ¿por qué no?, de los que de ella escriben, leen o se preocupan.

SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

Uno de los principales objetivos de la Organización Marítima Internacional (OMI) es la promoción de los más altos niveles de seguridad practicables en la actividad marítima. Dado que la flota pesquera constituye un alto porcentaje de los buques existentes, la Organización ha dedicado gran atención desde sus comienzos a la seguridad de los pesqueros. Sin embargo, el más importante convenio internacional (SOLAS 74) no es aplicable a buques pesqueros (excepto el Capítulo V - Seguridad de la Navegación). Sin embargo, la Conferencia internacional que adoptó el Convenio original, SOLAS 60, aprobó tres resoluciones relativas a buques pesqueros.

La primera se refería a la aplicación de los requisitos del SOLAS 60 a dichos buques, y particularmente a medidas razonables en cuanto al equipo de salvamento a bordo.

La segunda solicitaba a los Gobiernos que informaran a la Organización hasta qué punto aplicaban el SOLAS a los buques pesqueros.

La tercera pedía a la OMI que iniciara estudios específicos para determinar criterios de estabilidad de los buques pesqueros teniendo en cuenta trabajos ya efectuados por la FAO.

RESOLUCIONES DE LA ASAMBLEA DE LA OMI

Una de las principales características de los pesqueros es la estabilidad, dado que los buques pequeños tienden a sufrir de estabilidad insuficiente provocando la zozobra del buque con pérdida de la tripulación en muchos casos. Se consideró importante, por tanto, el establecer criterios adecuados para mantener la estabilidad del buque durante la salida, durante su navegación, durante las faenas y de vuelta al puerto. De acuerdo a lo anterior y en seguimiento de las Resoluciones de la Asamblea A.52 (III), (1963) y A.88 (IV), (1965), un panel de Expertos fue constituido en el entonces Subcomité de Compartimentado y Seguridad que comenzó a trabajar en 1964. La FAO participó muy activamente en tal Subcomité.



Como resultado de su trabajo, la Asamblea de la OMI adoptó, en 1968, la Resolución A.168 (ES.IV) "Recomendaciones sobre estabilidad del buque intacto" que incluía:

Recomendaciones sobre requisitos mínimos en navegación con hielo;

Recomendaciones prácticas sobre divisiones portátiles en bodega;

Recomendaciones prácticas sobre altura de escotillas y puertas estancas;

Recomendaciones a la tripulación.

Estos dos últimas recomendaciones quedaron plasmadas en la Resolución A. 208 (VII) adoptada por la Asamblea en 1971. Cuando se adoptó la Resolución A. 168 (ES.IV) la Asamblea pidió al Comité de Seguridad Marítima de la OMI que siguiera trabajando en mejorar la estabilidad de pesqueros y asimismo pidió a los países miembros que aplicasen el contenido de la recomendación a sus buques. Como resultado de esas peticiones el Comité aprobó y la Asamblea adoptó en 1971 la Recomendación sobre un criterio simplificado de estabilidad para buques cubertados de menos de 30 metros de eslora (Resolución A.207 (VII)) y la Recomendación sobre construcción de buques pesqueros para mejorar su estabilidad y la seguridad de la tripulación (Resolución A. 208 (VII)). La primera resolución intentaba proveer de una herramienta para determinar la estabilidad de buques pequeños que normalmente no contaban con cálculos de estabilidad ni planos de proyecto.

Con el fin de conseguir una aplicación más fiable se desarrolló el Código sobre prácticas relativas a la exactitud de los cálculos de estabilidad que fue adoptado por la Asamblea mediante Resolución A.267 (VIII) en 1973.

Reconociendo asimismo que muchos pesqueros operaban en altas latitudes, la Asamblea adoptó otra Resolución, A. 269 (VIII) en 1973 que recomendaba medidas a tomar en buques pesqueros en los que los hielos se acumulaban en los equipamientos y aparejos a bordo.

A pesar de todas las recomendaciones anteriores, seguían perdiéndose buques pesqueros por estabilidad insuficiente, por lo que se incluyeron posteriormente capítulos ex-profeso sobre estabilidad en el Código de Seguridad para buques pesqueros y pescadores, en el Convenio de Torremolinos de 1977 y en las Guías voluntarias para el proyecto, construcción y equipo de buques pesqueros pequeños.

El Comité de Seguridad Marítima, prosiguiendo la mejora de los criterios de estabilidad, preparó en 1985, para adopción por la Asamblea de la OMI, la Resolución A. 562 (14) que contiene recomendaciones sobre un criterio de viento y balance intenso (criterio meteorológico) aplicable a la estabilidad sin avería (estabilidad intacta). Esta resolución, aplicable a buques de carga y de pasaje mayores de 24 mts. de eslora, es también aplicable a buques pesqueros de más de 45 mts. de eslora, teniendo en cuenta las similitudes entre buques de carga y pesqueros del mismo porte.

Reconociendo el elevado número de accidentes en buques pesqueros provocados por submarinos, la Asamblea de la OMI adoptó la Resolución A. 599 (15) en 1987, recomendando prácticas operacionales a los submarinos a fin de evitar esos peligros.

CODIGO DE SEGURIDAD PARA PESCADORES Y BUQUES PESQUEROS

Una recomendación, adoptada en 1962 por el Comité, sobre condiciones de trabajo en la industria pesquera de la OIT contenía la creación de un Código internacional de prácticas relativo a aspectos operacionales, de navegación y ocupacionales e instaba a la OIT, en cooperación estrecha con la FAO y la OMI a trabajar en el asunto. Las tres Organizaciones del Sistema de Naciones Unidas acordaron los principios básicos para tal cooperación en la preparación del Código por lo cual FAO trataría temas de recursos pesqueros en general, la OIT, condiciones de trabajo en la industria y la OMI, temas relativos a la seguridad de la vida humana, los buques y el equipo a bordo.

En 1968 un Grupo mixto FAO/OIT/OMI adoptó en Ginebra la Parte A del Código, dirigida principalmente a patrones y tripulaciones. Esta Parte A "Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones" fue preparada como un medio educativo, trata de

los fundamentos de seguridad y salud con el fin de reducir el número de accidentes a bordo.

En 1969 el Grupo de Trabajo sobre estabilidad de buques pesqueros se convirtió en el Subcomité de Buques, como órgano subsidiario del Comité de Seguridad Marítima, y se encargó de la preparación de la Parte B del Código que trata de materias de seguridad en general distintas a la estabilidad.

La Parte B del Código "Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y equipos pesqueros", dirigida a astilleros y armadores, contiene requisitos de construcción y equipos y fue asimismo aprobada por el Grupo mixto FAO/OIT/OMI en 1974.

Esta parte ofrece información sobre el proyecto, construcción y equipo, y no pretendía suplantar cualquier legislación nacional existente, sino servir de guía a aquellos involucrados.

La aplicación de esta parte se circunscribía a buques pesqueros de 24 metros de eslora mínimo, pero no a aquellos buques dedicados a la pesca de recreo o a buques factoría.

Incluye esta parte capítulos sobre el casco y el equipo, francobordos y compartimentado estanco, estabilidad maquinaria e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, protección de la tripulación, elementos salvavidas, radiotelegrafía y radiotelefonía, equipo de navegación a bordo y alojamientos. Contiene asimismo numerosos anexos con otros detalles y listas de equipamientos. Los capítulos sobre protección de la tripulación y alojamiento cubren prevención de accidentes, requisitos sanitarios y facilidades a bordo principalmente bajo el mandato de la OIT.

Reconociéndose, no obstante, que la mayor parte del Código correspondía a la competencia de la OMI, el Comité de Seguridad Marítima decidió:

- Que la OMI sería el punto focal para la coordinación de cualquier futura enmienda y que la cooperación FAO/OIT/OMI se ejerciera durante las reuniones del Subcomité de seguridad de buques pesqueros.
- Asimismo que las enmiendas fueran aprobadas por los órganos correspondientes de las tres organizaciones cooperantes.

DIRECTRICES FAO/OIT/OMI DE APLICACION VOLUNTARIA PARA EL PROYECTO, LA CONSTRUCCION Y EL EQUIPO DE BUQUES PESQUEROS PEQUEÑOS

Como ni el Convenio de Torremolinos (1977) ni la parte B del Código de Seguridad es aplicable a buques pesqueros menores de 24 mts. de eslora, y reconociendo que la gran mayoría de buques de pesca son menores de esa eslora, la Conferencia que adoptó el Convenio de

Torremolinos recomendó que la OMI estableciera requisitos para la construcción y el equipo de esos buques pequeños.

Como consecuencia de esa resolución de la Conferencia, la FAO preparó el borrador inicial de esas directrices que fueron ampliadas por la OIT en lo que respecta a las condiciones de trabajo a bordo. El texto fue finalizado por la OMI y finalmente aprobado por las tres organizaciones.

El propósito de las directrices es proveer la información pertinente sobre la construcción, el diseño y los equipamientos de buques pesqueros. Como recomendación que es, deja al arbitrio de las Administraciones marítimas el ámbito de aplicación, teniendo en cuenta las condiciones de la mar, estado del tiempo y requisitos operacionales dependiendo de las áreas donde operan tales buques. Estas directrices son aplicables a buques de entre 12 y 24 mts. de eslora y su contenido sigue los puntos trazados en el Código de Seguridad. En la actualidad el Subcomité sobre Estabilidad, Líneas de Carga y Seguridad de buques pesqueros de la OMI tiene en cartera la revisión de estas Recomendaciones.

CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS SOBRE SEGURIDAD DE BUQUES PESQUEROS

En seguimiento a la resolución de la Asamblea A.369 (IX) adoptada en 1975, la OMI convocó una Conferencia internacional en Torremolinos, en Marzo de 1977, para la adopción de un Convenio internacional dirigido a la seguridad de los buques pesqueros.

- El trabajo previo a la Conferencia había sido realizado por el Subcomité sobre seguridad de Pesqueros durante cinco años (1972 a 1976);
- La adopción del Convenio se consideró como un gran paso adelante para la promoción de la seguridad de estos buques, ya que era la primera vez que se aprobaban requisitos de cumplimiento obligatorios a nivel internacional.

Las condiciones para la entrada en vigor del convenio eran que al menos 15 países, con una flota equivalente al 50% de los buques pesqueros existentes de, al menos 24 metros de eslora, ratificaran el Convenio. En el momento de escribir este trabajo, 18 Estados (Alemania, Argentina, Bélgica, Benin, Chile, Francia, Islandia, Italia, Holanda, Nigeria, Noruega, Perú, La República de Corea, Sudáfrica, España, el Reino Unido, Venezuela y Yemen) lo han ratificado, pero desafortunadamente a penas reúnen entre todos un 19% de la flota pesquera de al menos 24 metros de eslora. Por tanto, el Convenio no ha entrado en vigor todavía.

Las provisiones generales del Convenio estipulan la aplicabilidad a los pesqueros, incluyendo aquellos que procesan su captura, pero no son aplicables a aquellos

pesqueros dedicados al recreo, a procesar pescado exclusivamente, a los dedicados a la investigación o entrenamiento o a los transportadores exclusivos de pescados.

Las reglas contenidas en el Convenio se redactaron en paralelo al Convenio SOLAS 74, teniendo en cuenta las variaciones pertinentes aplicables a los pesqueros. Contiene capítulos en construcción, compartimentado y estabilidad, estabilidad y estanqueidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, protección contra incendios, protección a la tripulación, equipos salvavidas, procedimientos de emergencia, ejercicios, radiotelegrafía y radiotelefonía y equipos de navegación a bordo.

El Acta final de la Conferencia contenía también varios Anexos, uno sobre embarcaciones de supervivencia y botes de rescate y otros con métodos de cálculo de estabilidad y subdivisión, precauciones contra la congelación de tuberías contra incendios, uso de ciertos materiales plásticos, etc.

Otro de los apéndices incluía recomendaciones de la Conferencia con respecto a buques de diseño innovador, refrigerantes, elementos salvavidas, formación y certificación de tripulaciones, etc.

El hecho fehaciente es que el Convenio no ha sido ratificado y está en vías de no serlo jamás. Las causas aducidas por las potencias pesqueras (sin cuya ratificación difícilmente podría conseguir el 50% de flota necesario) para explicar su oposición a ratificarlo es que algunos de los capítulos del Convenio contienen requisitos muy onerosos para el armador, que incluso van por encima de los requeridos en el SOLAS 1974 para buques de carga, tales como los relativos a estabilidad, protección contra incendios, equipos salvavidas, etc.

Como se ha dicho, la seguridad de estos buques, como otros aspectos relativos a la seguridad marítima, ha sido una prioridad de la Organización desde su creación en 1959. Sin embargo, las grandes diferencias en su operación en contraposición a los buques mercantiles y de pasajeros fue un gran obstáculo a la hora de incluir los buques pesqueros en el Convenio SOLAS.

Es bien sabido que los buques pesqueros son especialmente vulnerables, en parte debido a su menor tamaño y en parte a las peligrosas condiciones ambientales en que operan. El necesario trabajo sobre cubierta batida, esencial durante las faenas de pesca y su procesado, con las escotillas abiertas y los aparejos en acción, explican la alta siniestralidad de este tipo de buques (*Ver Anexo 4, actualizado a Junio de 1992*). La adopción de un instrumento jurídico internacional para la protección de pesqueros es, pues, fundamental.

Consciente de estos problemas, el Comité de Seguridad Marítima decidió en 1986 estudiar la elaboración de un Protocolo al Convenio que esté más ajustado a las realidades prácticas de los buques pesqueros. Tal Pro-

toloco, absorbería al Convenio matriz, y al no ser tan oneroso de cumplir, podría ser ratificado y puesto en vigor con relativa presteza.

En pocas palabras el Protocolo lo que hará es, por un lado, actualizar el texto del convenio de acuerdo con las innovaciones técnicas y de uso general en los últimos años y, por otro, elevar los límites de aplicación (tomando esloras como base) de los distintos capítulos del convenio (*ver anexo 3*) con el fin de que los requisitos más estrictos afecten principalmente a buques de gran porte.

En este único instrumento estarían condensadas todas las prescripciones de seguridad marítima que afectarían al trabajo diario del pescador que hoy día están diseminadas, en varios grados, en múltiples convenios internacionales y recomendaciones voluntarias (*ver anexo 5*), y que en definitiva resultaría en buques pesqueros más seguros, en menores índices de accidentes y en un mejor ordenamiento del sector.

Una somera descripción de qué contiene el Protocolo y cuáles han sido las diferencias fundamentales con respecto al Convenio matriz (Torremolinos 1977) se refleja a continuación.

ARTICULOS DEL PROTOCOLO

El Protocolo comienza reconociendo la necesidad de contar con un instrumento jurídico de aplicación a los pesqueros y las dificultades encontradas por las flotas poderosas (de países tales como Japón, Rusia, China, Corea, etc.) para ratificar el Convenio de Torremolinos. Deseando establecer los más altos niveles de seguridad **practicables** que puedan ser desarrollados por todos los países, pasa a enumerar las obligaciones generales de las Partes que lleguen a firmar el Protocolo cuyos artículos sustituyen a los contenidos en el Convenio matriz.

Según lo acordado hasta la fecha y como según consta en el Artículo 1, las provisiones técnicas del Protocolo y el Anexo al Convenio de Torremolinos se leerán e interpretarán como un solo documento, esto quiere decir que el Protocolo lo que hace es enmendar el texto del convenio de torremolinos y, por tanto, el instrumento jurídico se compone del convenio base más las enmiendas contenidas en el Protocolo.

El artículo 2 del Protocolo contiene las definiciones necesarias para entender los artículos. Se añade la definición de "Regla", que pasa a ser definida como toda aquella contenida en el Convenio después de ser éste enmendado por el Protocolo.

La aplicación del convenio se revisa en profundidad, dado que varios capítulos tendrán un límite de aplicación que no se ajuste al límite base de los 24 mts. de eslora. Se establece en el Artículo 3 que, en aquellos casos donde un capítulo es aplicable a partir de esloras superiores a los 24 mts., la Administración Marítima

determinará, con respecto a sus propios buques, cuáles de las reglas contenidas seguirán siendo aplicables para pesqueros mayores de 24 mts. pero menores del límite de aplicación del capítulo que se trate. Con esto se trata de salvaguardar el interés de aquellas Administraciones que están aplicando en su legislación interna requisitos superiores a los ahora considerados en el Protocolo.

Una cuestión importante es el establecimiento de prescripciones **armonizadas** a nivel regional mediante la implementación de directrices a ser aprobadas por la Organización, que tengan en cuenta las condiciones climatológicas, estado de la mar, etc. en la zona de pesca de esas embarcaciones. Con esto se trata de salvar los intereses de aquellos países que traten de aplicar otros requisitos a los buques por encima de 24 mts., pero menores que el límite de aplicación del capítulo de que se trate, sin causar un desequilibrio en la operación de flotas pesqueras de varios países en una región determinada. Este asunto estará todavía sujeto a debate durante la Conferencia internacional a celebrarse para la adopción del Protocolo.

El artículo 4 contiene prescripciones relativas a la certificación de los buques y al control por el Estado de Puerto en condiciones análogas al contenido de la regla I/19 del Convenio SOLAS. Con respecto a la aplicación bajo este Artículo, se esperan debates de "Trato no más favorable" a las flotas de países que no sean Partes del Protocolo. Los Artículos 5 a 7 que tratan de Fuerza Mayor, Comunicación de información de textos de leyes nacionales, Sociedades de Clasificación delegadas, formas de certificados e investigación de siniestros graves, se mantienen con respecto al Convenio de Torremolinos.

El artículo 8 se revisa para sacar la referencia al Convenio de la Ley del Mar que figura en el Convenio Matriz.

El artículo 9 establece los requisitos para la firma, ratificación, aceptación, aprobación y acceso al Protocolo. Normalmente el Protocolo se pondrá a la firma de las Partes seis meses después de su adopción por la Conferencia diplomática internacional. Una novedad, con respecto a otros convenios, es que a la hora de firmar o depositar el documento de adhesión al Protocolo, el Estado correspondiente deberá informar del número de buques pesqueros de 24 metros de eslora o más, bajo su pabellón, dado que este dato es imprescindible para determinar la fecha de entrada en vigor del Protocolo, como se explica en el párrafo siguiente.

El artículo 10 trata de la entrada en vigor del Protocolo que, sujeto a la aprobación por la Conferencia, se propone entre en vigor 12 meses después de que al menos 15 países, que cuenten entre ellos con al menos 14.000 buques pesqueros, lo ratifiquen. La cifra de 14.000 está sujeta a aprobación dado que trata de ser, según estadísticas del día, aproximadamente al 50% del número de buques pesqueros actuales de más de 24 metros de

eslora. Por esto es imprescindible el requisito de presentar, a la hora de ratificar el Convenio, el número de buques propios del Estado correspondiente.

El artículo 11 trata de los procedimientos de enmienda del Convenio que será de manera explícita para los Artículos del protocolo y de manera táctica para su Anexo y apéndices (prescripciones técnicas).

Los artículos 12 y 13 tratan de posibles denuncias al Convenio y de las funciones del Secretario General de la OMI como depositario del Convenio.

Por último, el artículo 14 establece los idiomas auténticos del Protocolo (Arabe, Francés, Español, Inglés y Ruso) y la posibilidad de que otras lenguas (no oficiales de la Organización) puedan figurar como traducciones adosadas al original.

Las reglamentaciones técnicas siguen las contenidas en el Convenio de Torremolinos 1977, aunque han sido actualizadas para tener en cuenta las innovaciones tecnológicas y las enmiendas ya adoptadas al Convenio SOLAS pertinentes. Algunas de las antiguas reglas desaparecen y otras se modifican.

Como ya se ha indicado, con el fin de facilitar la ratificación del Protocolo, los límites de aplicación de varios de los capítulos se elevan (con el fin de que sus prescripciones, onerosas en algunos casos, en opinión de varios países, afecten a un número más limitado de buques según se ha mencionado) por encima de los 24 metros, como sigue:



CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD

CAPITULO I	Provisiones Generales	≥ 24 mts
CAPITULO II	Construcción, Integridad estanca y Equipos	≥ 24 mts
CAPITULO III	Compartimentado y Estabilidad	≥ 24 mts
	Puertas estancas, Regla 2 (part 2)	≥ 45 mts
	Subdivisión y estabilidad después de avería, Regla 14	≥ 100 mts
CAPITULO IV	Instalaciones Eléctricas y Maquinaria	≥ 45 mts
	Alarmas (Jefe de Máquinas) Regla 14	≥ 75 mts
	Comunicación, Puente-Máquina, Regla 21	≥ 75 mts
	Requisitos especiales, Regla 23	≥ 75 mts
CAPITULO V	Parte A - Protección Contra Incendios	≥ 60 mts
CAPITULO VI	Protección de la Tripulación	≥ 24 mts
CAPITULO VII	Dispositivos de Salvamento (Revisión completa)	≥ 45 mts
	Buques de rescate y embarcaciones de supervivencia, Regla 5	≥ 75 mts
	Aros Salvavidas < 75 mts	
CAPITULO VIII	Consignas para casos de emergencias y llamada y Ejercicios periódicos	≥ 24 mts
CAPITULO IX	Radiotelecomunicaciones (Revisión completa)	≥ 45 mts
CAPITULO X	Aparatos náuticos de a bordo	≥ 24 mts
	Requisitos especiales	≥ 45 mts
	Requisitos especiales ≥ 75 mts	
	Requisitos especiales ≥ 160 mts	
	Forma de los Certificados	≥ 24 mts

PREPARATIVOS PARA LA CONFERENCIA DIPLOMATICA

Desde 1986, en que el Comité de Seguridad Marítima decidió revisar el Convenio de Torremolinos por medio de un Protocolo para salir del "impasse" creado por la difícil ratificación del Convenio, el Gobierno de España mostró interés en convenir la Conferencia internacional para la adopción del Protocolo en Torremolinos, lugar en donde se generó el Convenio. El Consejo de la OMI, en su última sesión en Junio de 1992, aceptó la propuesta y se determinó una fecha tentativa del 22 de Marzo al 2 de Abril de 1993 para celebrarse la Conferencia en Torremolinos (España). La decisión final, que involucra cuestiones presupuestarias, se tomará por el Consejo en Noviembre de 1992, pero todo parece apuntar a que hay Conferencia y, dado que las modificaciones al Convenio han sido debatidas en los distintos Comités de la OMI durante ISO últimos 5 años, es de esperar que la Comunidad marítima y pesquera tenga en un futuro inmediato un instrumento jurídico vigente que cubra las necesidades de seguridad de los buques pesqueros y de los pescadores a nivel internacional.

FORMACION Y TITULACION DE LOS PESCADORES

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio relativo a los certificados de competencia de pescadores, 1966 (Nº 125), con el fin de establecer normas de calificación para los certificados de competencia que habilitan a la persona que los posee para ejercer las funciones de patrón, segundo o maquinista a bordo de un buque pesquero. La Conferencia de la OIT adoptó también la Recomendación sobre la formación profesional de pescadores, 1966 (Nº 126), cuyo objeto es garantizar que la formación profesional de los pescadores sea de nivel equivalente a la impartida para otros oficios, ocupaciones e industrias.

El Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, SOLAS, 1974, (regla 13, capítulo V), que se aplica a todos los buques pesqueros, dispone que los Gobiernos Contratantes se obligan, en relación con los buques de sus respectivos países, a mantener o, si es necesario, adoptar medidas que garanticen que desde el punto de vista de seguridad de la vida humana

en el mar dichos buques llevarán dotación suficiente y competente.

La Conferencia internacional sobre seguridad de los buques pesqueros, 1977, tomó nota de la regla 13 del Convenio SOLAS 1974 y aprobó la resolución 8 por la que pidió a la Organización Marítima Internacional (OMI) que prosiguiera el estudio del problema de la formación y la titulación de tripulantes de buques pesqueros, tal como implícitamente se define a dichos tripulantes en el Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, en cooperación con la OIT y con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

Como consecuencia de la resolución 8 de la Conferencia de Torremolinos 1977, la OMI preparó y adoptó una serie de recomendaciones sobre guardia y titulación de pescadores (resoluciones A. 484(XII), A.539(13), A. 576(14), A. 622(15) y A. 623(15)).

En 1981 el Comité Mixto OMI/OIT sobre Formación examinó una propuesta relativa a la preparación de un documento que sirviese de guía para la formación y titulación de los pescadores. Tras la celebración de consultas entre los jefes ejecutivos de la FAO, la OIT y la OMI, se convino en que el documento que ha de servir de guía fuese preparado por un Grupo mixto de trabajo FAO/OIT/OMI y aprobado por las tres organizaciones. El documento que ha de servir de guía es el resultado de aquella labor conjunta y fue aprobado por los órganos rectores de la FAO y de la OIT y por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI para su publicación en el curso de 1987.

El documento que ha de servir de guía tiene en cuenta los convenios y recomendaciones adoptados por la OIT y la OMI y la amplia experiencia práctica de la FAO en la esfera de la formación profesional de pescadores. Se tiene el propósito de proporcionar orientación cuando se establezcan, modifiquen o amplíen planes y cursos nacionales de formación para la capacitación profesional de cualquier categoría de pescadores. Se pone de relieve que la orientación adicional sobre formación es complementaria y no tiene el objeto de sustituir las prescripciones sobre conocimientos especificadas en los convenios y recomendaciones de la OIT y de la OMI.

El documento que ha de servir de guía se aplica a la formación y titulación tanto de los pescadores marítimos que trabajan a pequeña escala como a los de carácter industrial, que capturen pescado, ballenas, focas, morsas y otros recursos vivos del mar. Ahora bien, en el caso de los pesqueros de menos de 24 m. de eslora o propulsados por plantas motrices principales de potencia inferior a 750 Kw, no se prescribe la titulación, pero ésta puede ser introducida a juicio de las autoridades competentes.

Los programas de formación de los pescadores se basarán en un análisis de las necesidades y circunstancias imperantes en cada zona en particular, con objeto de garantizar que, además de que sus operaciones se realicen con seguridad, las aptitudes profesionales que se desarrollen reflejen la necesidad del éxito comercial y de los requisitos ocupacionales de los pescadores. De todo esto se desprende que los programas de formación serán preparados por autoridades competentes en cooperación con organizaciones que participen en la industria pesquera y teniendo en cuenta el bienestar y desarrollo generales de la comunidad pesquera.

Al establecer normas de formación, en particular las relativas a los pesqueros de menor tamaño, se tendrán presentes las características sociológicas y educacionales de la comunidad pesquera de que se trate, con objeto de garantizar el establecimiento de normas realistas. En algunos casos, podría ser suficiente con que se demostrase prácticamente la posesión de las aptitudes profesionales deseables, porque la insistencia en pruebas de carácter documental y académico puede inhibir el desarrollo de la industria pesquera.

PRESCRIPCIONES PARA FORMACION Y TITULACION DE LOS PESCADORES EN EL CONVENIO STW 78

El Comité de Seguridad Marítima en su última sesión en mayo pasado examinó posibles procedimientos jurídicos para introducir prescripciones sobre formación y titulación de las tripulaciones de los buques pesqueros en el Convenio de formación, 1978, incluidos los siguientes:

- | | |
|----------|--|
| Opción 1 | - Enmienda por el Comité de Seguridad Marítima ampliado (Artículo XII 1) a) vi)); |
| Opción 2 | - Enmienda por una conferencia de las Partes en el Convenio de formación (Artículo XII 1) b)); |
| Opción 3 | - Adopción de un protocolo reativo al Convenio de formación por una conferencia diplomática; |
| Opción 4 | - Adopción de un nuevo convenio de formación por una conferencia diplomática. |

El Comité estuvo de acuerdo en que, si se aprobaba una enmienda en virtud del artículo XII 1), a) del Convenio (opción 1), ésta tardaría mucho tiempo en entrar en vigor, si es que llegaba a ese estado. El Comité también convino en que una enmienda aprobada por una conferencia de las Partes en el convenio, en virtud del artículo XII 1) b) (opción 2), podría ocasionar problemas a

CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD

algunas Partes y posiblemente fuera un freno a nuevas adhesiones al Convenio, mientras que un nuevo Convenio (opción 4) presentaría inconvenientes similares.

El Comité, tras decidirse por la opción del Protocolo para lograr una más fácil aceptación y una entrada en vigor más rápida, acordó que el Subcomité preparase enmiendas al Convenio de formación que, a reserva de la aprobación del Consejo, se celebraría durante el bienio 1994-1995. Se pidió al Secretario General que informase al Consejo de la propuesta de celebrar esa conferencia y solicitase la aprobación provisional de éste.

El observador de la OIT, refiriéndose al interés de la OIT por la formación y la titulación de los pescadores, señaló que, además de transmitir a la OIT las propuestas sobre esta cuestión para enmendar el convenio de formación, 1978, de conformidad con lo dispuesto en su artículo XII, la OMI y la OIT debían ponerse de acuerdo sobre el procedimiento que habría que seguir. Estimaba que el Memorando de entendimiento de 24 de mayo de 1974 entre las dos organizaciones, sobre el mandato, las responsabilidades y métodos de trabajo del Comité mixto OMI/OIT sobre formación, era pertinente a este respecto. Según dicho Memorando, las normas internacionales sobre formación, competencia o titulación marítimas que se formulen, se someterán normalmente a la consideración del Comité mixto OMI/OIT sobre formación. Ahora bien, las dos organizaciones podrían decidir de mutuo acuerdo que, por razones de tiempo o de otro tipo, sería innecesario o inadecuado remitir determinadas propuestas a dicho Comité. La OIT estaba dispuesta a discutir este punto con la OMI.

DOTACION DE BUQUES PESQUEROS

La dotación de los buques en general, incluidos los buques pesqueros, está regulada por el Convenio SOLAS 74, concretamente en su regla 13 "Dotación" que estipula que los Gobiernos Contratantes se obligan, en relación con los buques de sus respectivos países, a mantener o, si es necesario, adoptar medidas que garanticen que, desde el punto de vista de seguridad de la vida humana en el mar dichos buques llevarán dotación suficiente y competente. Esta regla ha sido complementada por los Principios relativos a la dotación de seguridad, aprobados por la Organización mediante la resolución A.481(XII) que se adjunta en el *anexo 2*.

El Comité de Seguridad Marítima adoptó en 1989 una enmienda a esta regla a la que se añadió un párrafo b) que dice lo siguiente:

"b) Se entregará a todo buque al que se apliquen las disposiciones del capítulo I del presente Convenio un documento adecuado, o su equivalente, relativo a la dotación de seguridad, expedido por la Administración como prueba de que lleva la dotación mínima



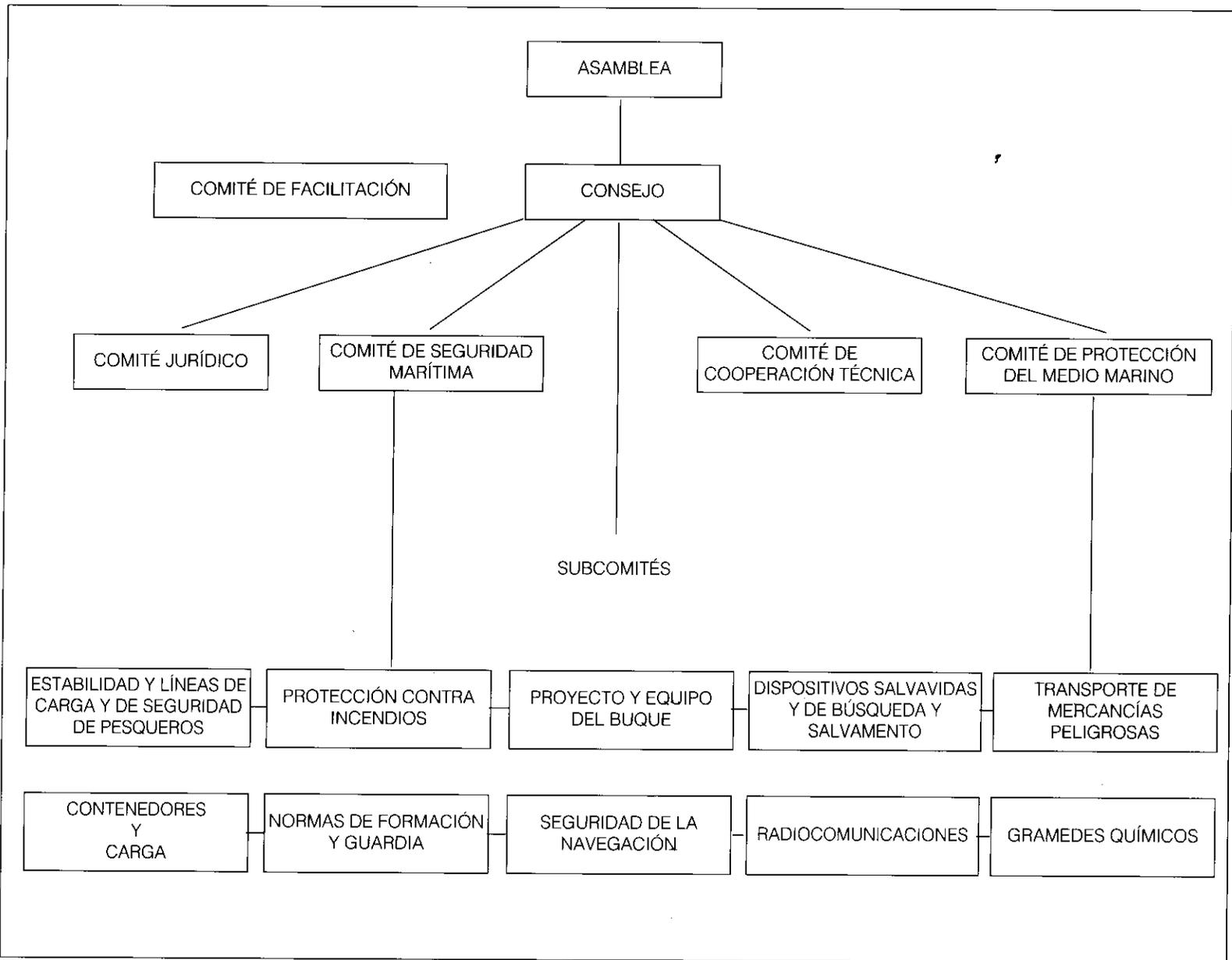
de seguridad considerada necesaria para cumplir con lo dispuesto en el párrafo a)."

Esta enmienda entró en vigor en febrero de 1992.

Es, por tanto, responsabilidad de la Administración el determinar en qué consisten los términos de dotación suficiente y competente.

Como la resolución A.481(XII) se refiere en sus varios apartados al Convenio de Normas y Formación de Guardias (STW 78) y este convenio no es aplicable a buques pesqueros, tales referencias deberían en nuestro caso ser sustituidas por la resolución de la Asamblea A.484(XII) "Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación en los buques pesqueros".

ANEXO 1
LA ESTRUCTURA DE LA OMI



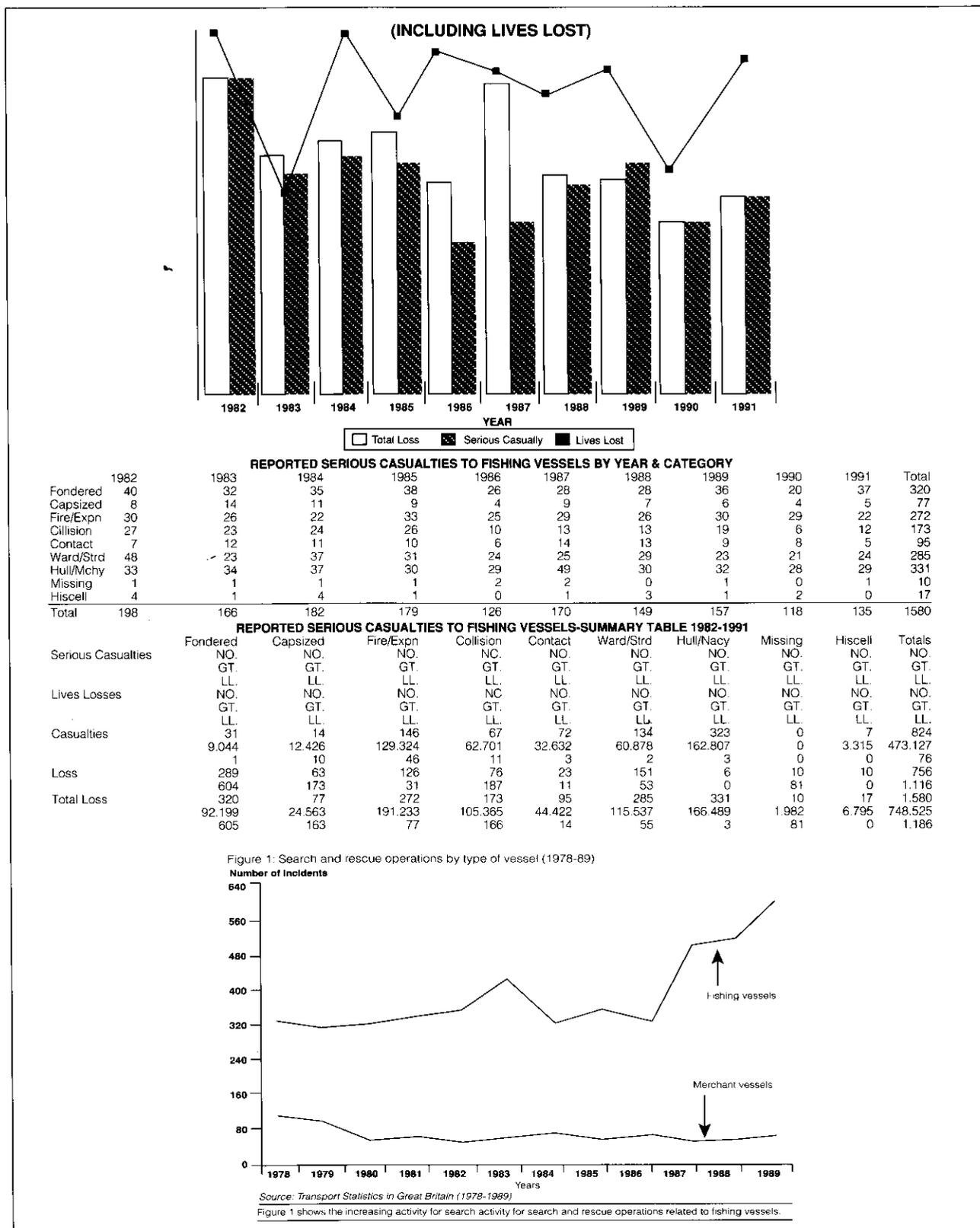
ANEXO 2 CONVENIOS DE LA OMI

Nombre y año de adopción	Año de entrada en vigor
SEGURIDAD	
Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1960 (SOLAS) (no operativo)	1965
Convención internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS)	1980
Convenio internacional sobre líneas de carga, 1966	1968
Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969	1982
Acuerdos sobre buques de pasaje que prestan servicios especiales, 1971	1974
Convenio sobre el reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972	1977
Convenio internacional para la seguridad de los contenedores, 1972	1977
Convenio constitutivo de la Organización Internacional de Telecomunicaciones Marítimas por Satélite (INMARSAT) y Acuerdo de Explotación, 1976	1979
Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977	-
Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978	1984
Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979	1985
Convenio internacional sobre salvamento, 1989	-
PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR	
Convenio internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1954	1958
Convenio internacional relativo a la intervención en alta mar en casos de accidentes que causen una contaminación por hidrocarburos, 1969	1975
Convenio sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972	1975
Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma modificada por el correspondiente Protocolo de 1973 (MARPOL 73/73)	1983
Convenio internacional de cooperación para la preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, 1990	-
RESPONSABILIDAD E INDEMNIZACIÓN	
Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1969	1975
Convenio relativo a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, 1971	1975
Convenio internacional sobre la constitución de un fondo internacional de indemnización de daños debidos a contaminación por hidrocarburos, 1971	1978
Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y sus equipajes por mar, 1974	1987
Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976	1986
OTROS ASUNTOS	
Convención para facilitar el tráfico marítimo internacional, 1965	1977
Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988	-

**ANEXO 3
CONVENIO INTERNACIONAL DE TORREMOLINOS PARA
LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS, 1977**

Artículos Anexo	Reglas para la construcción y el equipo de los buques pesqueros
Capítulo I	Disposiciones generales (Reglas 1 - 11)
Capítulo II	Construcción, integridad de estanqueidad y equipo (Reglas 12 - 26)
Capítulo III	Estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad (Reglas 24 - 40)
Capítulo IV	Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente (Reglas 41 - 62)
	Parte A - Generalidades
	Parte B - Instalaciones de máquinas
	Parte C - Instalaciones eléctricas
	Parte D - Espacios de máquinas sin dotación permanente
Capítulo V	Prevención, detección y extinción de incendios y equipos contraincendios (Reglas 63 - 105)
	Parte A - Medidas de seguridad contra incendios en los buques de eslora igual o superior a 55 metros
	Parte B - Medidas de seguridad contra incendios en los buques de menos de 55 metros de eslora
Capítulo VI	Protección de la tripulación
Capítulo VII	Dispositivos de salvamento
Capítulo VIII	Consignas para casos de emergencia y llamadas y ejercicios periódicos (Reglas 125 - 127)
Capítulo IX	Radiotelegrafía y radiotelefonía (Reglas 128 - 146)
	Parte A - Ambito de aplicación y definiciones
	Parte B - Servicios de escucha
	Parte C - Prescripciones técnicas
	Parte D - Registros radioeléctricos
Capítulo X	Aparatos náuticos de a bordo (Reglas 147 - 154)
Apéndice 1 -	Certificados
Apéndice 2 -	Especificaciones de los dispositivos de salvamento

ANEXO 4



ANEXO 5 CODIGOS, DIRECTRICES Y RECOMENDACIONES DE LA OMI APLICABLES A BUQUES PESQUEROS

Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros

- Parte A: Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones (1968)
Parte B: Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y el equipo de buques pesqueros (1974)

Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños (1979)

Documento que ha de servir de guía par la formación y titulación de pescadores (1981)

Resoluciones de la Asamblea

- A.52(III) Estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1963)
A.88(IV) Estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1965)
A.168(ES/IV) Recomendación sobre estabilidad sin avería de los buques pesqueros (1968)
A.176(VI) Contaminación del mar (1969)
A.207(VII) Recomendación sobre un criterio de estabilidad simplificado y provisional para los pesqueros con cubierta de menos de 30 metros de eslora (1971)
A.208(VII) Recomendación sobre la construcción de pesqueros desde el punto de vista de la estabilidad del buque y de la seguridad de la tripulación (1971)
A.267(VIII) Código de prácticas acerca de la exactitud de la información sobre la estabilidad de los buques pesqueros (1973)
A.269(VIII) Recomendación a los patrones de buques pesqueros para mantener las condiciones marineras de sus naves cuando éstas están expuestas a la formación de hielo (cengelamiento) (1973)
A.484(XII) Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación en los buques pesqueros (1981)
A.539(13) Titulación de los patrones y de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros (1983)
A.562(14) Recomendación sobre un criterio de viento y balance intenso (criterio meteorológico) aplicable a la estabilidad sin avería de buques de pasaje y de buques de carga de eslora igual o superior a 24 metros (1985)
A.569(14) Prescripciones generales relativas al equipo radioeléctrico de a bordo destinado a formar parte del futuro sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (1985)
A.576(14) Normas aplicables a los patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques pesqueros de eslora inferior a 24 metros que operen en aguas sin límites y en aguas limitadas
A.622(15) Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de máquinas en buques pesqueros (1987)
A.623(15) Requisitos mínimos aplicables a la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques pesqueros cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 750 kW (1987)