

CONFERENCIA MINISTERIAL SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES PESQUEROS Y LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA, ORGANIZADA POR LA OMI Y EL GOBIERNO DE ESPAÑA. TORREMOLINOS, MÁLAGA (ESPAÑA) DEL 21 AL 23 DE OCTUBRE DE 2019

INFORME DE JULIO PEÑA

ANTECEDENTES

Tres organismos especializados del sistema de las Naciones Unidas tienen competencia en la seguridad de los pescadores en el mar: La Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

En 1920, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), cuyo papel principal es el de coordinar esfuerzos de gobiernos, patrones y trabajadores en la promoción de un trabajo decente a nivel internacional presenta un documento denominado: “Recomendación sobre horas de trabajo”, con el cual se pretendió regular las condiciones de trabajo en el mundo de la pesca.

En 1959, la OIT crea el “Convenio sobre la edad mínima”, el “Convenio sobre el examen médico de los pescadores” y el “Convenio sobre el enrolamiento de los pescadores”.

En diciembre 1962, la OIT aprobó una Resolución en la que se recomendaba que se preparase un “Código Internacional de Directrices prácticas sobre la seguridad de la navegación”, de las faenas de pesca, de la profesión del pescador y de los buques de pesca y pedía que la OIT, en colaboración con la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) y la OMI, examinará la posibilidad de constituir un organismo adecuado para estudiar y redactar tal Código.

Estas tres instituciones acuerdan, bajo los principios de colaboración y dentro de las esferas de su competencia e intereses, distribuir las mismas de la siguiente forma: FAO, pesquerías en general, OIT, trabajo en la industria pesquera y OMI, seguridad de la vida humana, de los buques y del equipo en el mar.

En cumplimiento del citado acuerdo, se preparó un proyecto de contribución al “Código de seguridad para pescadores y buques de pesqueros”, dividido en dos partes: Parte A: para patrones y tripulantes y Parte B, para constructores y armadores de buques de pesca.

En 1974 el “Convenio Internacional para la Seguridad Humana en el Mar”, (SOLAS, 1974), establece en el capítulo V para la actividad pesquera, de manera general, aspecto sobre la seguridad en la navegación. Sin embargo, no se trata de una aportación específica a los problemas de los pesqueros.

En tres resoluciones posteriores, la OMI establece al respecto, lo siguiente:

La primera: necesidad de implementar medidas de salvamento sobre los pesqueros;

La segunda: conocer en los diferentes países la aplicación de las normas de la OMI en sus pesqueros;

La tercera: trata aspectos sobre la estabilidad de los pesqueros.

Estos puntos determinan los precedentes de la “Convención internacional de Torremolinos de seguridad en buques pesqueros”, “SFV 1977” (2 de abril de 1977,) el cual fue el primer acuerdo específicamente dedicado a los problemas de los buques pesqueros que sólo fue ratificada por 9 países (incluyendo a Venezuela) y que no entró en vigor, ya que sólo representan un 9.03% de la flota mundial.

Un año después, el Convenio 15 estados, con un 50% de la flota mundial de barcos pesqueros de 24 m de eslora, se habían adherido al convenio.

CONVENIO DE TORREMOLINOS DE SEGURIDAD PARA BUQUES PESQUEROS DE 1977

El Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros, 1977, contiene requisitos de seguridad para la construcción y equipo de los barcos pesqueros nuevos de navegación marítima, con cubierta y de 24m. de eslora o más, incluidos los barcos que elaboran sus capturas. Sus disposiciones afectan a los barcos ya existentes sólo en lo relativo a requisitos de radio.

Una de las características más importantes del Convenio fue que por primera vez se incluían requisitos de estabilidad en un convenio internacional.

Otros capítulos tratan de asuntos como la construcción, estanquidad y equipo; maquinaria e instalaciones eléctricas y espacios de maquinaria sin vigilancia permanente; protección, detección, extinción y lucha contra incendios; protección de la tripulación; medios salvavidas; procedimientos como obligaciones y ejercicios de emergencia; radiotelegrafía y radiotelefonía; y equipo de navegación de bordo.

Protocolo de Torremolinos 1993

Como resultaba previsible que la Convención de Torremolinos no entraría en vigor, la OMI decidió preparar un Protocolo, que se conocería como el Protocolo de Torremolinos 1993.

Esta enmienda y absorbe el anterior, teniendo en cuenta la evolución tecnológica y la potencialidad del mismo.

El Protocolo de Torremolinos 1993 entraría en vigor un año después de su aprobación al ser ratificado por 15 países que reúnan una flota de más de 14.000 pesqueros de 24 metros de eslora o superior. Actualmente el Protocolo ha sido ratificado por un total de 17 países que representan un 19,78% de la flota mundial de pesqueros.

La regulación del “Protocolo de 1993” resulta bastante exhaustiva, para los buques pesqueros de más de 24 m de eslora.

Se nota en falta la presencia de países de gran tradición en la industria pesquera como Japón, entre otros. La falta de aceptación de este protocolo radica en las dificultades tecnológicas en la definición de los requisitos para cada tipo de pesca, y en atención al límite de la eslora (24 m) que puede determinar un gran coste para los estados contratantes a la hora de cumplir el convenio.

Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

Adoptado por la Organización marítima Internacional (OMI) describe los estándares relacionados con los buques pesqueros e incluye otras regulaciones creadas para proteger la seguridad de tripulaciones y observadores, y brindar un marco de igualdad a la industria.

El acuerdo entrará en vigor una vez que 22 países con un total combinado de 3.600 buques de pesca elegibles lo ratifiquen o se adhieran a él. Esto significa que los operadores de buques pesqueros deberán cumplir con los mismos requerimientos que otros buques marítimos y que se terminarán las prácticas que ponen en riesgo a las tripulaciones. Hasta que el Acuerdo de la Ciudad del Cabo entre en vigor, no van a existir regulaciones globales obligatorias de seguridad para los buques pesqueros.

Otros Instrumentos

Código de Seguridad para pescadores y buques pesqueros 2005 (FAO/OMI/ILO)

El código está dividido en dos partes. La parte A trata la seguridad y las prácticas saludables y va referida a todos los buques pesqueros cualquiera que sea su eslora. La parte B va dirigida a los requisitos sanitarios y de construcción, diseño y equipamiento de los pesqueros de más de 24 metros de eslora y con cubiertas.

Medidas voluntarias para el diseño, construcción y equipamiento de pequeños buques de pesca, 2005 (FAO/OMI/ILO). Estas medidas están dirigidas a pesqueros de entre 12 y 24 metros de eslora con cubiertas.

Convención Internacional STCW para buques pesqueros (STCW-F)

Esta convención es de aplicación a buques pesqueros de altura, generalmente de más de 24 metros de eslora.

Documento para la dirección, formación y certificación del personal de los buques pesqueros (FAO/OMI/ILO)

Publicado en nombre de los tres organismos por la OMI en el 2001.

Publicaciones de la OIT

La OIT (Organización Internacional del Trabajo), ha sido impulsora de una serie de convenciones y recomendaciones específicas para el sector pesquero. Son las siguientes:

- Horas de trabajo (pesca). Recomendación, 1920 (No. 7).
- Edad mínima (pescadores). Convención, 1959 (No. 112).
- Exámenes médicos (pescadores). Convención, 1959 (No. 113).
- Acuerdo de los artículos de los pescadores. Convención, 1959 (No. 114).
- Certificados de competencia de los pescadores. Convención, 1966. (No. 125).
- Habilitación de las tripulaciones. Convención, 1966. (No. 126).
- Formación profesional (recomendación), 1966. (No. 126).

SITUACIÓN ACTUAL:

Solo 11 países han ratificado el Acuerdo de Ciudad del Cabo, Bélgica, Dinamarca, Congo, Francia, Alemania, Islandia, Países Bajos, Noruega, Sudáfrica y España, que suman 1.413 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.

Este acuerdo no entrará en vigor hasta que al menos 22 estados que tengan como mínimo 3.600 buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que operen en alta mar hayan expresado su consentimiento en obligarse por él

Se estima que 40 millones de pescadores del mundo alimentan a 820 millones de personas,

La pesca es una de las actividades más peligrosas del mundo. La pérdida de vidas del sector pesquero, sigue siendo altas, 32 mil muertes anuales, cada hora mueren 4 pescadores y las cifras siguen aumentando.

En 1999, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) estimó que 24.000 personas morían cada año en el sector pesquero, una cifra 10 veces mayor a la de los buques mercantes. Sin embargo, los buques pesqueros y sus tripulaciones están excluidos de casi todas las regulaciones marítimas internacionales, como la procuración de certificaciones de seguridad o las inspecciones de condiciones de trabajo. Esto significa que las prácticas abusivas podrían pasar inadvertidas.

Los informes demuestran que las tripulaciones de buques pesqueros en altamar, o fuera de la jurisdicción nacional del estado pabellón, están conformadas por trabajadores inmigrantes que, por su condición, corren más riesgo de ser explotados por los operadores. Esta es una práctica cada vez más frecuente. Pueden pasar meses en el mar sin regresar y, a menudo, están aislados porque no hablan el idioma de los otros tripulantes o del capitán. En estas condiciones, los pescadores suelen no tener forma de reportar violaciones a los estándares de seguridad de los buques. Las investigaciones internacionales muestran que algunos trabajadores inmigrantes que buscaban empleo en el extranjero fueron engañados con falsas promesas de trabajos en tierra. Pero terminan siendo explotados, trabajando en condiciones horribles a bordo de buques pesqueros pocos seguros en altamar. Una vez concluida la intervención del Secretario General de la OMI comenzaron las distintas exposiciones las cuales versaron sobre la Pesca Ilegal, no declarada y no reglamentada dentro de estos puntos se destaca lo siguiente:

La comunidad Internacional está reconociendo cada vez más que las condiciones de trabajo inferiores a los estándares y la falta de normas de seguridad son un sello característico de los buques involucrados en la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. Los operadores que declaran capturas menores a las obtenidas o que pescan ilegalmente son menos proclives a ofrecerles a las tripulaciones condiciones adecuadas de trabajo, capacitación o equipos de seguridad y tienden a pescar en aguas peligrosas. Para minimizar los costos iniciales, sus buques pueden contar con equipos inapropiados o tener modificaciones inadecuadas, y pueden operar por largos periodos sin someterse a inspecciones ni a la obtención de certificaciones de seguridad.

RELACIÓN DE LOS HECHOS

La Conferencia fue copatrocinada por la OMI y el Gobierno de España, con el apoyo de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) y Pew Charitable Trusts.

El objetivo de la Conferencia era promover la ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, un tratado de la OMI clave para la seguridad de los buques pesqueros. La entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo ayudaría a combatir la proliferación de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) estableciendo normas internacionales de seguridad para los buques pesqueros.

120 Estados, 70 representantes a nivel ministerial, 30 organizaciones internacionales y 500 delegados, asistieron al evento, el cual se realizó en el Palacio de Congresos de Torremolinos

Primer día de trabajo

9:30 h - Sesión de apertura: Bienvenida a cargo del alcalde de Torremolinos / Alocución de apertura del Secretario General de la OMI, Sr. Kitack Lim / Alocución del Ministro de Fomento de España, Sr. José Luis Ábalos Meco / Nombramiento de la Presidencia de la Conferencia.

En sus palabras de bienvenida el Alcalde de Torremolinos, Sr José Ortiz García, recordó que Torremolinos antes de ser una Ciudad Turística fue un pueblo pesquero, alcalde de Torremolinos, José Ortiz, hizo hincapié en la relevancia trascendental y el espíritu de esta conferencia ministerial cuyo fin último precisa "una imprescindible colaboración entre los países, eludiendo los peores efectos de la competencia sin reglas".

El Alcalde mencionó los precedentes que estos intentos de acuerdo y política común han tenido precisamente en Torremolinos, sede en 1977 y 1993 de dos conferencias de este mismo organismo y, en este contexto, añadió que "sin duda, la conferencia que se inaugura hoy será un hito y un paso adelante de la Organización Marítima Internacional".

José Ortiz recalcó también que se trata de lograr "un acuerdo que principalmente busca salvar vidas humanas", e incidió asimismo en que se trata de "un camino que busca el acuerdo mayoritario para, no sólo reducir las víctimas mortales, sino también combatir la contaminación del mar, la protección de las aguas polares y la reducción de riesgos en las actuaciones de salvamento y búsqueda; un acuerdo mayoritario entre los estados representados –subrayó– para conseguir una estabilidad en la seguridad de los barcos pesqueros y combatir la proliferación de la pesca ilegal". El alcalde ha destacado, también, como el sector marítimo y de la pesca ha brindado un reconocimiento específico al papel determinante de la mujer en este sector en la celebración del Día Marítimo Mundial, que ha tenido como lema 'Empoderando a la mujer en la Comunidad Marítima', "un hecho que destaca la importante necesidad de reivindicar la igualdad de género en este sector y el apoyo a la mujer profesional".

Durante la apertura de la Conferencia, el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, recordó que el primer régimen internacional para abordar la seguridad de los buques pesqueros se había adoptado en Torremolinos en 1977, con un Protocolo de seguimiento adoptado en 1993, pero que no había entrado en vigor. El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

proporcionará el régimen obligatorio actualizado para la seguridad de los buques pesqueros. "En 1977, en este mismo salón, comenzó el viaje hacia un régimen de seguridad internacional obligatorio para los buques pesqueros. Después de más de 42 años, la OMI y sus Estados Miembros han regresado a Torremolinos para dar el empujón final y poner en vigencia un régimen regulador internacional vinculante para los buques pesqueros ", dijo Lim. El alto nivel de participación en la conferencia mostró un compromiso reforzado para poner en vigencia el Acuerdo de Ciudad del Cabo.

El secretario general de la Organización Marítima Internacional, Kitack Lim, ha insistido en la necesidad de establecer definitivamente una política común de seguridad y frenar la proliferación de la pesca ilegal no declarada y no reglamentada. "Más de 40 millones de pescadores forman parte en el mundo de un sector que, junto con la agricultura, permite contar con alimento y es una fuente de ingresos para 820 millones de personas". "Debemos y tenemos la obligación moral de establecer esos mecanismos de seguridad, que a fecha de hoy no son satisfactorios", ha reflexionado.

"Quizá, echando la vista atrás y 43 años después, los normas que establecimos los estados miembros eran quizás excesivas y por eso aún no ha entrado el Protocolo de Torremolinos de 1993". Pero, por eso -ha añadido-, impulsamos y colaboramos de forma intensa y celebrado debates para sacar adelante el 'Acuerdo de Ciudad del Cabo', que incluye elementos clave para facilitar al máximo su entrada en vigor".

Resaltó que este es un intento de sacar adelante la "Declaración de Torremolinos"

"A pesar de las nuevas tecnologías la pérdida de vidas en el sector sigue excesiva e inaceptable", ha espoleado Lim, quien ha llamado a las delegaciones internacionales presentes en la conferencia a sacar adelante esta tarde la 'Declaración de Torremolinos' en una ceremonia oficial de firma del acuerdo político, no vinculante jurídicamente para los Estados, por el que se adhieran al Protocolo.

Recalcó el Secretario General que es necesario un marco legal para combatir la pesca legal y fomentando condiciones favorables de la vida a bordo de los pesqueros: "Regresamos a Torremolinos para darle un último impulso al Acuerdo de Cd del Cabo, Cumplir agenda de la ONU de la agenda del 2030, Objetivos de desarrollo sostenible, Objetivo 5, igualdad de género"

El Ministro de Fomento de España, Sr. José Luis Ábalos Meco se ha referió a la elevada siniestralidad en el sector, "agravada cuando los buques están mal proyectados, construidos y mantenidos o cuando sus tripulaciones carecen de formación básica". Asimismo, puso el foco en la proliferación de la pesca ilegal, "que hacen que el sector pesquero, fundamental tanto para la alimentación mundial como para la conservación y protección del medio marino, no deba de ser ajeno a la aplicación de un marco normativo internacional".

El Ministro abogó por "la transformación del sector hacia una actividad responsable, sostenible y desempeñada por pescadores cualificados en un entorno seguro y decente, lo que contribuirá a alcanzar muchos de los Objetivos de Desarrollo Sostenible identificados en la Agenda 2030, a la que el Gobierno español se ha sumado con firmeza y convicción".

Dijo que el sector pesquero español ha sido puesto como ejemplo de conocimiento, innovación técnica y buen hacer, ya que actúa sobre multitud de sectores económicos como

la construcción naval, el procesamiento y comercialización, la fabricación de aparejos y equipos, el desarrollo de la tecnología, la estiba y la actividad portuaria. También destacó como ejemplo de la prestación efectiva, a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, con un servicio de búsqueda y salvamento en un área de responsabilidad de un millón y medio de kilómetros cuadrados, en la que se da una intensa actividad pesquera.

Seguidamente se La Sra. María José Rallo del Olmo, Secretaria general de Transporte de España, fue designada Presidenta del Segmento Ministerial.

Inicio del segmento ministerial

Primeramente, se escucharon las palabras del Excelentísimo embajador Peter Thomson, enviado especial del Secretario de las Naciones Unidas para los océanos.

El Embajador se hizo esta pregunta: ¿Porque si existen normas para los buques de carga, como es que aún no tengamos regulaciones para buques de pesca?

¿Que grita el océano?, mensaje de pérdida, de amenazas de extinción de especies, destrucción de manglares. El calentamiento global amenaza a los arrecifes coralinos, aunado a la emisión de gases y a la alta contaminación de basura plástica, además de la situación preocupante que representa el hecho que el 60 % de los bancos de peces se explotan de manera excesiva, hay sobre capacidad de buques y exceso de mercadeo, y una alta proliferación de buques que se dedican a la pesca ilegal

“El océano nos ruega que esta excesiva e indiscriminada actividad sea controlada”

“Queda mucho trabajo por hacer y todo comienza por el Convenio de Cd del Cabo”

“RATIFIQUEMOS A CD DEL CABO”

“En mi calidad de enviado especial de los océanos, y ante los representantes de la FAO: alimentación, OMI: seguridad de los buques y OIT trabajo a bordo, hago énfasis que es necesario la cooperación entre todas las entidades internacionales abocadas a los problemas tratados en la Conferencia mundial de los océanos en Lisboa en junio de 2020 organizada por Portugal y Kenia”

En segundo lugar, se oyó la disertación del Sr. Arni Mathiensen DE LA FAO Director asistente de pesca.

La pesca es una de las actividades más peligrosas del mundo. Siguen aumentando las muertes, 32 mil anuales, cada hora mueren 4 pescadores. Existen vínculos muy estrechos entre esta pesca y trabajos forzados, por lo que se requiere una gestión especial para la pesca, por otra parte, resaltó que los pescadores faenan largas horas sin equipos de seguridad y en condiciones de trabajo forzado

“Los trabajadores del mar merecen trabajar en un ambiente seguro”

A continuación, habló la Sra Sra Isabelle Duránt UNTAD

Total apoyo al acuerdo. “El acuerdo de Ciudad del Cabo sobre la ratificación de la pesca segura y legal es una prioridad para luchar contra la pesca ilegal con herramientas adecuadas y proteger los recursos marinos. Sin embargo, #UNCTAD fomenta acciones sin esperar la entrada en vigor”

A continuación, los representantes Ministeriales de Islandia, Islas Cook, Bangladesh, Polonia, China, Croacia, Guinea Ecuatorial, Fidji, Gabón, Ghana, Indonesia, Kiriwitave, Letonia, Lituania, Liberia, Maldiva, Islas Marshall, Namibia, Nigeria, Papua Nueva Guinea, Suriname, Bahamas, Guinea Bissau y Samoa, hicieron uso de palabra, todos con la manifiesta intención de estimular en sus respectivos estados, la adhesión al Acuerdo de Ciudad del Cabo, dada la imperiosa necesidad mundial para regular las actividades de los buques dedicados a la pesca, mayores de 24 Mts de eslora.

Todos los oradores destacaron la importancia del Acuerdo de Ciudad del Cabo para la seguridad, para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y para el desarrollo sostenible de un sector que alimenta a millones de personas.

Igualmente, en el marco de la Conferencia se firmó un Memorando de entendimiento para fomentar la cooperación técnica entre la OMI y España para ofrecer actividades de cooperación y capacitación con el fin de ayudar a los países que requieran asistencia para implementar de manera segura, sostenible y eficiente las normas de la OMI; aumentar la eficiencia de la cooperación técnica dando a conocer para ello el cometido de la OMI y contribuir al transporte marítimo sostenible y la aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La formación será costeadada por la OMI y se impartirá en el Centro Jovellanos de Salvamento Marítimo.

El MOU ha sido firmado por Benito Nuñez Quintanilla, director general para la Marina Mercante; y el secretario general de la OMI, Kitack Lim,. El Memorando actualiza y reemplaza uno anterior firmado en 2009.

El Memorando abarca un amplia variedad de áreas de cooperación técnica, incluidas la búsqueda y salvamento; la formación marítima y el factor humano, la seguridad de los buques de pasaje; las comunicaciones y navegación marítima; la seguridad de los buques pesqueros; las instalaciones portuarias de recepción; la investigación de accidentes; la reducción de la contaminación atmosférica; la respuesta a la contaminación por hidrocarburos y productos químicos; la legislación marítima; la ventanilla única marítima; el régimen de responsabilidad e indemnización; la jurisdicción del Estado de pabellón; del Estado rector del Puerto y del Estado ribereño; marco y procedimientos para el Plan de auditorías de los Estados Miembros de la OMI (IMSAS) y políticas nacionales de transporte marítimo.

ACTO DE CLAUSURA DEL SEGMENTO MINISTERIAL

En un acto final, se procedió a la firma de la Declaración de Torremolinos sobre el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

48 países firmaron la Declaración: Alemania, Argentina, Bangladesh, Bélgica, Belice, Costa Rica, Croacia, Chile, China, Dinamarca, Ecuador, España, Fiji, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Bissau, Indonesia, Irlanda, Islandia, Islas Cook, Islas Marshall, Kiribati, Líbano, Liberia, Mozambique, Namibia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Nueva Zelanda, Países Bajos, Panamá, Papua Nueva Guinea, Perú, Reino Unido, República Centroafricana, República de Corea, República de Guinea, República del Congo, República Democrática del Congo, Santo Tomé y Príncipe, Sierra Leona, Sudáfrica, Togo, Uganda y

Vanuatu. La Declaración queda abierta a firmas futuras hasta el 21 de octubre de 2020. La Declaración queda abierta a firmas futuras hasta el 21 de octubre de 2020.

Dos países manifestaron su decisión de adherirse al acuerdo de Ciudad del Cabo: Islas Cook y San Thomas and Prince.

Las alocuciones de clausura de este segmento, estuvieron a cargo del Sr. Kitack Lim, Secretario General de la OMI y del Sr. Luis Planas Puchades, Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación de España.

Segundo día de trabajo

SESIÓN 1 – ESTABLECIMIENTO DEL MARCO

1. Los esfuerzos de la OMI para establecer un régimen mundial de seguridad para los buques pesqueros

Sra. Sandra Rita Allnutt, Jefa de Tecnología marítima y GBS, OMI

2. Convenio y Protocolo de Torremolinos y Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

Sr. Nigel Campbell, Asesor de Navegación de la Autoridad de Seguridad Marítima de Sudáfrica

3. Aplicación del Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012

Sr. Ari Gudmundsson, Distinguido Asesor de Pew Charitable Trusts

SESIÓN 2 – APLICACIÓN A LOS BUQUES PESQUEROS DE NORMAS EFICACES DE SEGURIDAD Y DE PROTECCIÓN AMBIENTAL DEL CÓDIGO POLAR

MODERADORA: Sra. Brigid Borlase

Gerente de Compromiso Internacional y Coordinación Marítima de Nueva Zelanda

1. La gestión de los entornos antárticos a través del sistema del Tratado Antártico.

Dr. Neil Gilbert, Director de la consultora Constantia.

2. Buques pesqueros en la zona regida por el Código Polar – Estadísticas del Grupo de trabajo sobre Protección del entorno marino Ártico (PAME) del Consejo Ártico.

Sr. Hjalti Hreinsson, Gestor de proyectos, Secretaría del PAME, Consejo Ártico.

3. La repercusión de los buques pesqueros en el entorno marino del Ártico.

Dr. Simon Walmsley, Asesor Jefe de Marina.

4. Aplicación de las normas de seguridad y de protección ambiental del Código polar a los buques pesqueros (y a otros buques no regidos por el Convenio SOLAS)

Sr. Keith Manch, Director Marítimo de Nueva Zelanda.

SESIÓN 3 – CÓMO LA PESCA ILEGAL, NO DECLARADA Y NO REGLAMENTADA SUPONE UNA AMENAZA A LA SEGURIDAD DE LOS PESCADORES

MODERADOR: Sr. Peter Horn

Director de proyectos, The Pew Charitable Trusts

Dr. Matthew Camilleri

Jefe de la Subdivisión de Operaciones y Tecnologías de Pesca, FAO

Sr. Brice Martin-Castex

Jefe, Apoyo a la implantación de los instrumentos de la OMI

Sra. Ragnhildur Hjaltadóttir

Secretaria Permanente, Ministerio de transporte y Gobierno local de Islandia

Sra. Maria Sahib

Analista de políticas de pesquería internacionales, Islas Marshall

La sección consistió en un intercambio de opiniones, bajo la dirección del moderador, el cual hacía preguntas y los miembros del panel respondían a las mismas. En líneas generales, la opinión es que la pesca ilegal permite, primeramente, la contratación a niveles de explotación del hombre, de personal no idóneo ni preparado para la faena en la mar, además que los buques no cumplen con las normas de seguridad pertinentes a esta actividad y el equipamiento de seguridad tanto del buque como de los tripulantes es muy bajo.

SESIÓN 4 – MEJORA DE LA SEGURIDAD, REDUCCIÓN DEL RIESGO Y PROTECCIÓN DE NUESTROS SERVICIOS DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO

MODERADOR: Sr. Michael Kingston

Director ejecutivo, Michael Kingston Associates, consultor de la OMI

Sr. Francisco Lage

Gerente ejecutivo, SYM Naval

Sr. Nigel Clifford

Director adjunto, Servicios de seguridad y respuesta, Maritime New Zealand

Sr. Pier Taranti

Asesor técnico, Organización Internacional de Telecomunicaciones Móviles por Satélite (IMSO)

Sr. Sverrir Konradsson

Especialista marítimo, Autoridad de transporte de Islandia

Sra. Anneke Kooiman

Underwriting Manager NN y Presidenta del Inland Hull, Fishing Vessels and Yachts Committee de la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (IUMI)

Cada uno de los panelistas destacó las particularidades en sus respectivos países y organizaciones, de las actividades de búsqueda y rescate.

SESIÓN 5 – EFICACIA DE LOS PROGRAMAS INTERNACIONALES PARA LOS BUQUES PESQUEROS Y DE LOS PLANES DE PESCA RESPONSABLE PARA PROMOVER LA SEGURIDAD

MODERADOR: Sr. Michael Kingston

Director ejecutivo, Michael Kingston Associates, consultor de la OMI

Dra. Olivia Swift

Alta gestora de programas, Lloyd's Register Foundation

Sr. Eric Holliday

Gerente ejecutivo, FISH Safety Foundation, y representante del Instituto Náutico

Sra. Melanie Siggs

Directora para Europa, Global Seafood Assurances (GSA)

Sr. Frank Flemming

Gerente ejecutivo, Verifish

Sr. Joaquín V. Fernández Fernández

Secretaría General de Pesca de España

Luego de una corta presentación sobre los puntos de vista de cada uno de los panelistas, se inició un debate sobre lo tratado.

SESIÓN 6 – CONDICIONES LABORALES Y EL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO

MODERADOR: Sr. Brandt Wagner

Jefe de la Dependencia Marítima y de Transporte, Departamento de Política Sectorial OIT

Sr. Ment Van Der Zwan

Portavoz de los empleadores para IOE y Europeche

Sr. Nigel Campbell

Jefe Ejecutivo Centre for Ships, SAMSA

Sr. José Casado

Oficial de Seguridad Marítima, de la Administración Marítima de España

EVENTO ESPECIAL SOBRE MUJERES EN EL SECTOR PESQUERO

Las mujeres desempeñan un papel importante en la cadena de suministro pesquero, ya que se encargan muy a menudo de procesar, ahumar y garantizar que el pescado llegue a los mercados y las mesas. Sin embargo, su contribución a menudo se pasa por alto. "Las mujeres desempeñan papeles fundamentales en la pesca en todo el mundo. Ignorar esos roles es ver solo la mitad de la fotografía" dijo Juvenal Shiundu de la OMI, durante un evento

paralelo sobre Mujeres en la pesca celebrado durante la Conferencia Ministerial sobre la seguridad de los buques pesqueros celebrada en Torremolinos, España (21-23 de octubre). "Los datos disponibles no capturan la naturaleza multidimensional del trabajo realizado por las mujeres en la pesca y se desarrollan pocas políticas que las tengan en cuenta", dijo Shiundu. Para abordar la falta de visibilidad de las mujeres en la pesca, la OMI ha emprendido una iniciativa de sensibilización bajo el hashtag #WomenInFisheries que incluye un muro virtual.

Durante el evento, las ponentes destacaron buenos ejemplos de labor realizada para apoyar a las mujeres en la pesca, incluida la organización en redes y asociaciones que les ha permitido hacer escuchar su voz, así como la capacitación. La Directora General de la Autoridad nacional de pesca y acuicultura de Liberia, Emma Metieh Glassco, destacó los pasos prácticos para aumentar la visibilidad de las mujeres en la pesca, incluida la organización de asociaciones de pescaderas y la capacitación práctica sobre la salazón de los peces y el uso de hornos mejorados para ahumar (un proyecto respaldado por Islandia).

Cherie Morris, representante de la Red de Mujeres en la Pesca de Fiji, dijo que la Red estaba trabajando para dar voz a las mujeres en la pesca a nivel comunitario. También han asegurado fondos para la recopilación de datos. La importancia y la necesidad de los datos fue repetida por varias de las ponentes, incluida la Dra. Cleopatra Doumbia-Henry, Presidenta de la Universidad Marítima Mundial (UMM). "Necesitamos generar datos e investigaciones sobre la pesca, sobre los pescadores y pescadoras y el papel que desempeñan y, a partir de ahí, ver cómo podemos sacarlos de la pobreza", dijo la Dr. Doumbia-Henry.

Las estimaciones actuales sugieren que alrededor de 40 millones de personas se dedican a la pesca, y solo el 15% son mujeres. Se necesitan más investigaciones y recopilación de datos para establecer un punto de referencia o línea de base de la situación actual. Sin embargo, las mujeres desempeñan un papel importante en la pesca en pequeña escala en los países en desarrollo, y a menudo constituyen la mayoría de las personas involucradas. Las ponentes también destacaron la necesidad de combatir la pesca ilegal, no reglamentada y no declarada. Esto debe incluir un enfoque ascendente, que incluya e involucre a las mujeres en la parte costera de la cadena de suministro de la pesca. En definitiva, se necesita más trabajo, construir alianzas, lograr una mayor colaboración entre agencias la OMI, la FAO y la OIT para mejorar la visibilidad y el reconocimiento de las mujeres en el sector pesquero y para apoyar la organización de las mujeres en la pesca en redes.

También hablaron en el evento: Jane Njeri Grytten, Gerente General de Pweza Fishing Operations Management Ltd, (Kenia); Maria del Mar Saez Torres de la Red Española de Mujeres en el Sector Pesquero (REMSP); Alicia Mosteiro Cabanelas, Oficial de Pesca, FAO (Moderadora); Christine Bader, OIT; y Helen Buni, OMI (Facilitadora).

El evento fue organizado por la OMI y el Gobierno de España y patrocinado por el Ministerio de Transporte de la República Popular de China.

Tercer día de trabajo

SESIÓN 7- DETRITOS MARINOS PROCEDENTES DE LOS BUQUES PESQUEROS.

Moderador: Sr. Miguel Nuñez

Universidad Politécnica de Madrid.

Sra. Deirdre Warner-Kramer

Directora adjunta interina, Oficina de conservación marina, Departamento de Estado, Estados Unidos de América.

Dr. Basilio Araujo

Viceministro Adjunto, Coordinación del Ministerio de Asuntos Marítimos, Indonesia.

Sra. Azara Prempeh

Ministra y Representante Permanente Alternativa de Ghana ante la OMI.

Dra. Vicki Hall

Directora Gestión de desechos y control de la contaminación, Secretaría del Programa regional del medio ambiente para el Pacífico (SPREP)

SESIÓN 8- EL CAMINO HACIA LA RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE CIUDAD DEL CABO.

Moderador: Sr. Ari Gudmundsson

Asesor de the pew charitable trusts.

Sr. Frederick J. Kenney

Director, División de Asuntos Jurídicos y relaciones exteriores de la OMI.

Dra. Heike Deggim

Directora, División de Seguridad Marítima de la OMI

Sr. Juvenal Shiundu

Director, División de Cooperación Técnica de la OMI

Sra. Nannette Z. Villamor-Dinopol

Administradora adjunta de operaciones de la Autoridad del sector marítimo (MARINA), Departamento de Transporte de Filipinas.

Sr. Gerardo Vallejo

Director adjunto, División de legislación Marítima y cooperación Internacional, Administración Marítima de España.

SESIÓN: 9 ADOPCIÓN DE LAS RESOLUCIONES DE LA COONFERENCIA

Adopción de las resoluciones de la Conferencia Ministerial.

La Conferencia adoptó dos resoluciones.

En la resolución 1 de Conferencia se adoptó la Manifestación de intenciones de Torremolinos relativa al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, sobre la seguridad de los buques pesqueros y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. En la Manifestación de intenciones se destaca la importancia del Acuerdo de Ciudad del Cabo y de la labor relativa a la lucha contra la pesca INDNR. En ella se hace un llamamiento a los Estados para que ratifiquen el Acuerdo de Ciudad de Cabo; se insta a los Estados a que adopten medidas para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR; se alienta a los Estados a que ratifiquen y promuevan el Convenio de formación para pescadores en lo que respecta a la formación del personal de los buques pesqueros; se hace un llamamiento a la FAO, la OIT y la OMI para que continúen trabajando juntas en el sector pesquero; y se pide a la OMI que continúe proporcionando asistencia técnica a los Estados que la soliciten para adherirse al Acuerdo de Ciudad del Cabo e implantarlo.

En la segunda resolución se da las gracias a España por organizar la Conferencia

CLAUSURA DE LA CONFERENCIA MINISTERIAL.

Alocuciones de clausura

Sr. Benito Nuñez Quintanilla

Director General de la MARINA Mercante,

Autoridad Marítima Nacional, Ministerio de Fomento de España.

Sr. Kitack Lim

Secretario general de la OMI

En su discurso de clausura de la Conferencia, que adoptó la Manifestación de intenciones de Torremolinos relativa al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012, sobre la seguridad de los buques pesqueros y la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, el Secretario General de la OMI, Kitack Lim, señaló que la OMI había regresado a Torremolinos para terminar la tarea iniciada hacía más de 40 años, cuando se adoptó el primer tratado mundial para abordar la seguridad de los buques pesqueros en Torremolinos en 1977 (no entró en vigor).

"En 2019, con esta conferencia, hemos conseguido un consenso más amplio sobre la necesidad urgente de que el Acuerdo de Ciudad del Cabo entre en vigor como contribución significativa a la sostenibilidad a largo plazo del sector pesquero", declaró el Sr. Lim.

"Esta labor tiene que continuar, en una manera proactiva y cooperativa, a fin de que el Acuerdo entre en vigor lo antes posible, de manera que todos los pescadores del mundo puedan gozar de la seguridad y el bienestar generados", declaró el Sr. Lim.

El primer tratado internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros fue adoptado por la OMI en Torremolinos en 1977, con un Protocolo conexo adoptado en 1993. Pero, debido a que no ha entrado en vigor, los pescadores todavía no están protegidos mediante un tratado obligatorio mundial – a diferencia de los buques de carga y de pasaje, amparados por tratados internacionales sobre la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino que tienen una aceptación amplia y están en vigor desde hace muchas décadas.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo, adoptado en 2012 se basa en tratados anteriores y facilitará el régimen mundial necesario para la seguridad de los buques pesqueros, junto con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995 (Convenio de formación para pescadores de 1995), que ya está en vigor.

No hay tiempo que perder

Los ministros y organizaciones señalaron la importancia del Acuerdo de Ciudad del Cabo para la seguridad, para luchar contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, y para el desarrollo sostenible de un sector que alimenta a millones de personas.

El Secretario General de la OMI, el Sr. Lim, terminó la Conferencia con un mensaje clave para los Estados. "Ustedes son los líderes que pueden impulsar ahora esta causa, en colaboración con los órganos nacionales competentes, otros Estados y organizaciones internacionales, para hacer que este proceso concluya en un éxito. Es decir, para poner en vigor la pieza final del marco regulatorio internacional sobre la pesca, el Acuerdo de Ciudad del Cabo", declaró el Sr. Lim.

Ver presentaciones en el siguiente enlace:

<https://www.avdm-cmi.com/copia-de-eventos>

GRUPO MIXTO ESPECIAL DE TRABAJO FAO/OMI SOBRE LA PESCA INDNR

El Grupo mixto especial de trabajo se reunió después de la Conferencia ministerial sobre la seguridad de los buques pesqueros y la pesca ilegal (21-23 de octubre). La conferencia, organizada por la OMI y el Gobierno de España, promovió la ratificación del Acuerdo de

Ciudad del Cabo, el tratado clave de la OMI para la seguridad de los buques pesqueros. Se espera que la entrada en vigor del Acuerdo de Ciudad del Cabo contribuya a la lucha contra la pesca INDNR al proporcionar un régimen obligatorio global para la seguridad de los buques pesqueros.

La 4ª reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OIT/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) y cuestiones conexas, tuvo lugar en Torremolinos, Málaga (España), los días 23 a 25 de octubre de 2019, tras la finalización de la Conferencia.

Uniendo fuerzas contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

La pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR) se refiere a la pesca que se realiza sin la debida autorización. Esto puede socavar los esfuerzos nacionales, regionales y mundiales para conservar y gestionar las poblaciones de peces y resultar en un empeoramiento de la seguridad y las condiciones de trabajo para los pescadores. Abordar este problema requiere la colaboración de todas las partes interesadas. Un grupo de trabajo conjunto de tres agencias de la ONU, 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), se reunió en Torremolinos, España, para abordar la pesca INDNR (23-25 de octubre).

El grupo recomendó que las tres organizaciones promuevan y apoyen el desarrollo de formas de aumentar la coordinación y el intercambio de información para los procedimientos de inspección a nivel nacional. Se puso especial relevancia en los esfuerzos de creación de capacidad, con una recomendación para compartir información y experiencias con vistas a poner en marcha un programa integrado de creación de capacidad y cooperación técnica sobre pesca INDNR y sobre la promoción de instrumentos internacionales relevantes. Este programa sería impartido por varias instituciones de formación como la Universidad Marítima Mundial, World Fisheries University, el Instituto de Derecho Marítimo Internacional de la OMI (IMLI) y el Centro Internacional de Formación de la OIT.

La cuarta reunión del Grupo mixto especial de trabajo FAO/OIT/OMI sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y cuestiones conexas se reunió con representantes de los Estados y otras organizaciones, incluidas organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales. Las recomendaciones se presentarán a los órganos pertinentes de la FAO, la OIT y la OMI.

CONCLUSIONES

La asistencia al evento en el Palacio de Congresos de Torremolinos, de 70 representantes a nivel ministerial, 30 organizaciones internacionales y 500 delegados de 120 Estados, resalta la importancia que representa la aprobación del Acuerdo de Ciudad del Cabo.

Históricamente, Venezuela ha demostrado su interés por la problemática que representa la falta de regulación para los buques de pesca, evidenciándose este hecho, al suscribir el primer acuerdo específicamente dedicado a los problemas de los buques pesqueros durante la “Convención internacional de Torremolinos de seguridad en buques pesqueros”, “SFV 1977” (2 de abril de 1977)

La legislación acuática del Estado venezolano cubre muchos aspectos de la normativa del CTA, según análisis mostrado en el **anexo A**.