



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación,

RESUELVE:

Dirigirse al Poder Ejecutivo Nacional en los términos del artículo 100, inciso 11 de la Constitución Nacional para que, por medio del Ministerio de Transporte y la Junta de Seguridad de Transporte, informe sobre los temas que a continuación se plantean, en relación con la tasa de siniestralidad marítima en la actividad pesquera que se verifica en la República Argentina.

1. Informe los datos estadísticos sobre siniestralidad marítima discriminando por tipo de actividad y tipo de incidente (grave o muy grave) de los últimos 30 años.
2. Detalle las medidas concretas adoptadas por el Ministerio de Transporte y/ o la Junta de Seguridad de Transporte (JST) a efectos de reducir el número de incidentes o accidentes marítimos. Principalmente los relacionados con la actividad e industria pesquera. Informe sobre las acciones emprendidas e implementadas por la JST para reforzar la cultura de seguridad del personal embarcado.
3. Con relación al Informe de Seguridad Operacional (ISO) del buque pesquero BP REPUNTE, precise las razones por las cuales no se incluyen referencias al debido análisis del factor humano.
4. Informe las razones por las cuales el ISO no menciona los buques presentes en la zona al momento del inicio de las condiciones hidrometeorológicas desfavorables ni la actitud asumida por los demás buques.
5. Sobre el ISO del BP REPUNTE, informe las competencias, preparación, titulación y capacidades – todas relacionadas con la investigación de siniestros marítimos, fluviales o lacustres – del personal que participó de su elaboración.
6. Sobre el ISO del BP REPUNTE informe si en verdad el reporte procuró saldar *“una deuda que el Estado tenía con las familiares”* según manifestó el presidente de la JST (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-jst-finalizo-la-investigacion-del-naufragio-del-buque-pesquero-repunte>) o si persiguió los objetivos de la JST cuya misión es la de *“contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo y b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro”* (Ley 27.514).



H. Cámara de Diputados de la Nación

7. Informe las razones por las cuales no se incluyeron en el reporte información del análisis pormenorizado de las responsabilidades de todos los niveles de participación en el proceso causal del incidente. Aclare el alcance de la ACCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL sugerida a los Gremios Marítimos y Cámaras de Armadores, por la que los invita a *“realizar una campaña intensiva de difusión de la NSO-MA-0001-21 IF-2021-37533723-APN-DNISMFYL#JST sobre el lanzamiento de la Balsa Salvavidas en condiciones de mar adversa con el propósito que sus consideraciones sean incorporadas durante las prácticas de zafarrancho de abandono que se realicen a bordo de los buques de matrícula nacional”*. Nótese en la falta de asertividad de la JST para con los gremios y los armadores en detrimento de la tripulación.
8. Sobre el reciente hundimiento a pie del muelle Almirante Storni de la ciudad de Puerto Madryn del BP PESCARGEN IV (<https://www.telam.com.ar/notas/202208/600834-chubut-puerto-madryn-barco-pesquero.html>) informe si inició o iniciará la correspondiente investigación. De haberla iniciado informe los resultados preliminares.
9. Indique quien o quienes son los responsables de la seguridad del buque en particular el mantenimiento de la estabilidad durante la maniobra de embarco o desembarco de, en este caso, el producido de la pesca.
10. Indique quien es la autoridad que debe observar las irregularidades y actuar en consecuencia en casos como los del BP PESCARGEN IV. Informe las medias que, ante la autoridad de aplicación, solicitó con carácter preventivo para evitar que se repitan accidentes de estas características.
11. Informe si la JST por sí o por otro medio remitió el informe ISO BP REPUNTE al Juzgado Federal N° 2 interviniente en la ciudad de Rawson que investiga el hundimiento del buque. Informe si la JST por sí o por otro medio cuestionó la incorporación del ISO BP REPUNTE a las actuaciones jurisdiccionales que se debaten en el Juzgado Federal N° 2 de la ciudad de Rawson que investiga el siniestro.
12. Informe la JST si no cree que de haberse producido la mentada incorporación del ISO BP REPUNTE y sus conclusiones en el expediente judicial del Juzgado Federal N° 2 de Rawson, no se estaría socavando el espíritu de la Ley 27.514 por violar el artículo 20, consagratorio de la reserva y la prohibición de la incorporación de tales actuaciones en otros foros investigativos.

Mariana Zuvic



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

INTRODUCCIÓN

Un accidente es un **"suceso eventual o acción de que involuntariamente resulta daño para las personas o las cosas"**. Así lo define la Real Academia Española. Por añadidura, somos conscientes de que realmente que la adjetivación dada a la definición de **"eventual"** o **"fortuita"** e incluso **"imprevisible"**, posibilitan que la mayoría de las opiniones de los profesionales sostengan que SI SE PUEDE EVITAR NO ES UN ACCIDENTE.

Y la acción de evitar no siempre será posible o no lo será a un nivel extremo. Por esa razón las leyes así lo reconocen. Sin embargo, existe una importante proporción de acciones humanas que pueden reducir significativamente el acaecimiento de eventos perjudiciales para la vida, la salud, los bienes o el ambiente.

El caso que nos convoca, de los incidentes o siniestros marítimos, resulta ser de los más estudiados a nivel mundial. No solamente por la repercusión que tienen los espectaculares incidentes de los que hemos tomado conocimiento. Sino porque, desde la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo especializado de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) trabajan diariamente y desde hace más de 70 años para prevenir los accidentes que tantas vidas, medios y afectación al ambiente han generado y siguen haciéndolo.

A nivel mundial la pesca es una de las actividades más riesgosas para las personas involucradas. La Organización Mundial del Trabajo (OIT) asegura que unas 24.000 personas mueren al año por las actividades relacionadas con la pesca.

Argentina es un caso representativo. *"Entre el 2000 y 2019 se registraron 65 siniestros en buques pesqueros. De esos 44 fueron hundimientos, sin contar el del submarino ARA San Juan. Hubo 135 víctimas, entre trabajadores muertos y desaparecidos.*

Con estas cifras alarmantes se llegó a la conclusión que *"la industria pesquera nacional había tenido el primer puesto internacional en materia de siniestros desde 1970 al 2000"* (<https://www.infobae.com/sociedad/2020/01/16/los-hundimientos-de-pesqueros-en-argentina-44-naufragios-y-100-muertos-en-las-ultimas-dos-decadas/>).

Los datos de hundimientos de buques pesqueros en nuestro país son alarmantes.

Según el capitán Carranza (<https://www.centronaval.org.ar/actividades/imagen-act/ACADEMICAS/PESCA-2019.pdf>) hasta el 2019 la conformación de la flota pesquera nacional se confirmaba de la siguiente manera:

"De los barcos pesqueros, tomando como medida de clasificación su eslora, podemos dividirlos en:



H. Cámara de Diputados de la Nación

Hasta 15 metros son 79 barcos;
de 16 a 25 metros..... 154 barcos;
de 26 a 40 metros..... 169 barcos;
más de 40 metros..... 166 barcos.

En total son 568 barcos registrados y matriculados.

Dado que por el tipo de operación difieren también las situaciones de riesgo podemos decir que de esa flota hay:

40 barcos congeladores con un promedio de 40 hombres de tripulación;

90 poteros con un promedio de 30 personas por barco, dedicados a la pesca de calamar;

2 surimeros con un promedio de 88 personas, dedicados a la producción de surimi;

2 palangreros con un promedio de 31 personas, dedicados a la pesca con anzuelo;

80 tangoneros con 25 personas promedio, dedicados a la pesca de langostino;

2 barcos arrastreros de vieira, con 18 tripulantes promedio;

6 centolleros con un promedio de 12 personas;

El resto de la flota está constituido por unos 346 barcos fresqueros.

La flota se complementa con los costeros amarillos, y los artesanales.

El personal embarcado matriculado que opera en los buques pesqueros son casi 15000 personas de ambos sexos, divididos en Oficiales, maestranza, marinería y personal de máquinas”.

En la Tabla I pueden verse las estadísticas desde el año 2000 al 2017 que el capitán Carranza compiló. El autor nos muestra que en el período referido hubo 41 hundimientos y 85 tripulantes fallecidos.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Nombre	Fecha	Lugar	Víctimas	Eslora
<i>Cincomar II</i> (N)	30/07/2000	160 MN de Punta Ninfas	0/25	55 m
<i>Conarpesa V</i> (N)	01/11/2001	Cabo dos Bahías	0/24	36 m
<i>Azuchi Maru y Stella Maris</i> (N x C)	22/03/2001	150 MN al este de Río Gallegos	0/57 0/55	89 m 68 m
<i>Angela Wright</i> (N x V)	19/01/2002	Encalló en Golfo San Jorge	0/24	38 m
<i>Don Víctor</i> (N)	19/08/2002	Punta Atlas	7/7	19.25 m
<i>Chubasco</i> (N)	2002	Cabo Raso	0/6	22 m
<i>Argentina S</i> (NVC)	12/2002	Escollera Pto. Rawson	1	11.00 m
<i>Don Roberto</i> (NVC)	21/05/2003	Golfo San Jorge	7/7	14,40 m
<i>María Alejandra</i> (N)	17/12/2003	190 MN al este de Pto. Rawson	0/30	53.00 m
<i>Antonio Miralles</i> (N)	24/03/2004	Afuera de Punta Ninfas	0/14	60 m
<i>Santa Lucía</i> (N)	15/04/2004	Prox. Bahía Hansen	6/6	19.00 m
<i>Jesús del Camino</i> (NVC)	15/04/2004	Golfo San Matías	7/8	18.00 m
<i>Santa Marta</i> (N)	25/04/2004	Rada San Antonio Este	4/4	9.90 m
<i>Fe en Pesca</i> (N)	02/07/2004	Cabo Blanco Exterior	0/9	26.05 m
<i>Fénix</i> (N)	05/10/2004	Caleta Córdoba	2/4 (*)	17.29 m
<i>Gaviota III</i> (N)	21/10/2004	Faro Claromecó	1/3	6.60 m
<i>Siempre Don Pablo</i> (NVC)	25/11/2004	Isla Escondida	3/7	18.00 m
<i>Diego I</i> (N)	25/11/2004	Comodoro Rivadavia	0/8	21.00 m
<i>San Daniel</i> (N)	05/10/2005	Caleta Córdoba	0/5	8.25 m
<i>Veirasa 8</i> (A^)	25/05/2006	Puerto Deseado	2/54	77.53 m
<i>Carlos Álvarez</i> (N x I)	11/08/2006	En remolque a Caleta Paula	2/20	36.60 m
<i>Don Juan</i> (N)	04/09/2006	Costa de Chubut	0/8	24,50 m
<i>Stella Maris I</i> (I***)	13/09/2006	165 MN al este de Deseado	0/56	68 m
<i>Rosario G</i> (N)	23/10/2006	40 MN al este de Rawson	7/7	18 m
<i>Altalena</i> (A^^)	23/01/2007	90 MN al este de Pto.Madryn	0/24	55,35 m
<i>Magdalena</i> (I***)	24/05/2007	65 MN Entró a Puerto Deseado	0/25	33 m
<i>San Jorge</i> (NVC)	19/06/2007	Frente a la costa uruguaya	0/8	20 m
<i>Puente América</i> (N X I)	28/07/2007	110 MN al este de Deseado	0/45	70 m
<i>Kantxope</i> (C****)	10/08/2007	20 MN de Puerto Deseado	0/20	49 m
<i>Álvarez Entrena I</i> (I***)	11/08/2007	50 MN al este de C. Rivadavia	0/28	40 m
<i>Álvarez Entrena II</i> (I***)	25/08/2007	Afuera de Caleta Olivia	0/28	40 m
<i>Atlántida</i> (NVC)	02/04/2009	136 MN al sur de Mar del Plata	3/8	23 m
<i>Mataco II</i> (N)	05/05/2009	42 MN al este de Río Gallegos	1/44	58 m
<i>Cincomar V</i> (A^)	26/07/2009	Frente a Monte Hermoso	1/29	55 m
<i>Puente Chico</i> (A^)	28/10/2009	75 MN de C Rivadavia	1/20	39,50
<i>Puente Chico</i> (A^)	04/12/2009	67 MN al noreste C Rivadavia	1/20	39,50
<i>Argenova XI</i> (N)	11/03/2010	10 MN de Villa Gesell	0/8	45 m
<i>San Pedro Apóstol</i> (N x I)	11/03/2010	Carmen Patagones	0/10	24 m
<i>Unión</i> (NVC)	30/10/2010	Frente a la costa de Claromecó	2/9	20 m
<i>Mar del Chubut</i> (A^^)	08/02/2011)	180 MN al este de Pto. Madryn	1/8	24 m



H. Cámara de Diputados de la Nación

Es Posible II (N x V)	21/03/2011	Canal de Caleta Olivia	0/4	12,85 m
Pablo I (N)	10/12/2011	Frente a la costa de Villa Gesell	0/6	16 m
Neptunia III (NVC)	15/02/2013	6 MN del Puerto de Rawson	0/4	9,90 m
Virgen María (A^)	28/06/2013	Frente a las costas de Miramar	1/15	57 m
Orión I (N)	03/10/2013	46 MN al sur de Mar del Plata	0/6	53,20
Galme I (N)	04/01/2014	20 MN al este de Mar del Plata	0/6	18,50 m
Altalena (A^)	21/09/2014	Cae al agua durante maniobra	1/15	55,35 m
San Jorge I (NVC)	23/02/2015	40 MN de Villa Gesell	5/8	20 m
Rawson (N)	06/08/2015	60 MN al este de Cabo Tres Puntas	0/9	22,6 m
Temerario (A^)	29/10/2015	Golfo San Matías	1/7	20,55 m
Mariana (NVC)	15/12/2015	frente a la costa de Punta Delfín	0/4	9,90 m
Mariana (A^^)	26/04/2016	Herido evacuado en Mar del Plata	0/8	27 m
Villarino (A^^)	03/05/2016	A 142 MN de Puerto Madryn	0/30	70,20 m
Padre Pío (A^)	30/06/2016	Cae al agua frente a Punta del Este	1/4	9,90 m
O Sole Mio (A^^)	01/07/2016	Samborombón frente Puerto Lavalle	1/4	9,90 m
Sagrado Corazón (N x V)	20/08/2016	Vara y se hunde en el río Chubut	0/7	23 m
San Antonino (N)	01/09/2016	10 MN al este de Punta Mogotes	6/6	16 m
Esteiro (N x I)	11/09/2016	197 MN del Puerto Mar del Plata	0/17	38,10 m
Victoria I (V)	28/10/2016	Frente a Mar del Plata	0/11	25 m
Noemí I (NVC)	23/11/2016	11 MN de Puerto Rawson	0/4	9,90 m
Orión V (A^)	16/02/2017	Puerto Deseado	1/25	53,20 m
Entre los años 2000 y 2017 se produjeron 86 muertes y 41 hundimientos				

(A) Accidente
 (C) Colisión
 (I) Incendio
 (N) Naufragio
 (V) Varadura
 (N x C) Naufragio por Colisión
 (N x I) Naufragio por Incendio
 (I***) Incendio controlado
 (C****) Colisión o Abordaje
 (A^) Muerte x Accidente y/o hombre al agua
 Buques de eslora menor a los 10 metros, artesanales: (8); Hundimientos: 6 Buques de eslora entre 10 y 23 m.
 Costeros cercanos y lejanos (21); Hundimientos: 19 (A^^) Herido evacuado
 (*) Ejemplo: 2/4 significa 2 muertos en un total de 4 tripulantes

TABLA I

(Fuente: <https://www.centronaval.org.ar/actividades/imagen-act/ACADEMICAS/PESCA-2019.pdf>)

Una de las medidas que la OMI impulsa para minimizar los riesgos de accidentes es la recopilación de lecciones aprendidas producto de investigaciones seriamente conducidas por organismos ad hoc, que se conduzcan bajo estrictos principios de independencia, autonomía y reserva.

La Ley 27.514 es el origen de la Junta de Seguridad del Transporte (JST), en base una declaración inicial del texto legal que reza: "Declarase de interés público nacional y como objetivo de la República Argentina la política de seguridad en el transporte, cuyo fin es brindar movilidad garantizando la protección de las personas, de sus bienes y del ambiente en el territorio nacional".



H. Cámara de Diputados de la Nación

LA OMI Y LA JUNTA DE SEGURIDAD DEL TRANSPORTE (JST)

La intervención de la Junta en casos de accidentes marítimos está expresamente considerada en el inciso e) del artículo 6:

“La Junta de Seguridad en el Transporte interviene ante la ocurrencia de los siguientes sucesos: e) Los accidentes marítimos, fluviales o lacustres cuya investigación resulte obligatoria de acuerdo a los criterios de la Organización Marítima Internacional y los que sea necesario investigar de acuerdo con el criterio que oportunamente determine la Junta de Seguridad en el Transporte, que ocurran en mares, ríos, lagos y demás aguas navegables de la Nación o que involucren a buques o artefactos navales de bandera argentina, a excepción de los buques militares y de policía”.

La Junta es resultado de un arduo trabajo legislativo e intentos vanos por lograr adoptar niveles internacionales de seguridad en la materia. Si bien es de carácter intermodal, el caso que nos ocupa refiere a los accidentes marítimos.

La República Argentina es un Estado miembro de la (OMI) y está obligada a cumplir los instrumentos ratificados. Es ese sentido, todas las previsiones relacionadas con la seguridad y salvaguarda de la vida humana en el mar son obligatorias para el país.

Luego de 20 años de avances en la materia, en 2008 la OMI adoptó la resolución MSC.255(84) (Resolución del Comité de Seguridad Marítima - MSC) sobre Normas y métodos recomendados internacionales para la investigación de seguridad de un siniestro marítimo o un incidente marítimo (Código de investigación de siniestros) y las enmiendas correspondientes al Capítulo XI-1 de SOLAS (Código Internacional para la Salvaguarda de la Vida Humana en el Mar) para que las partes I y II del Código sean de carácter obligatorio. La Parte III del Código contiene orientaciones relacionadas a la temática y material explicativo.

La regla SOLAS XI-1/6 entró en vigor el 1 de enero de 2010 y amplió la regla SOLAS I/21, que solo exigía que las Administraciones que se comprometieran a realizar una investigación de cualquier siniestro que ocurriera en cualquiera de sus buques *“cuando juzguen que tal investigación puede ayudar a determinar qué cambios en el presente reglamento podrían ser deseables”*.

Las disposiciones obligatorias del Código exigen ahora que se lleve a cabo una investigación de seguridad marítima de cada **“siniestro marítimo muy grave”**, que se define como un siniestro marítimo que implica la pérdida total del buque o la muerte o, daños graves al medio ambiente.

Es en base a estas disposiciones es que el accionar de la JST debe enmarcarse.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Nótese la relevancia que cobran los criterios de la OMI en esta materia. Y ello es así porque la OMI es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques.

Adicionalmente y, en relación con los incidentes marítimos, la Ley 27.514 los define de la siguiente manera:

“Accidente marítimo, fluvial o lacustre: todo suceso relacionado con la explotación de un buque o artefacto naval que produzca: la muerte o las lesiones graves de una persona; la pérdida de una persona que estuviera a bordo; la pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque o artefacto naval; daños materiales graves a un buque o artefacto naval; la varada o avería de un buque o artefacto naval, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje; daños materiales a la infraestructura marítima ajena al buque, que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona; o daños graves para el ambiente o la posibilidad de que éstos se produzcan como resultado de los daños sufridos por un buque o artefacto naval; de acuerdo a los alcances y excepciones establecidos por las normas y métodos recomendados por la Organización Marítima Internacional”.

La OMI vuelve a ser relevante en este punto. La OMI reconoce la importancia de las investigaciones de seguridad marítima sobre siniestros e incidentes marítimos para evitar que vuelvan a ocurrir y promover la seguridad marítima y prevenir la contaminación. En ese sentido, la JST tiene misión es la de ***“contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes y la emisión de recomendaciones, mediante a) La determinación de las causas de los accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo y b) La recomendación de acciones eficaces, dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes e incidentes de transporte en el futuro”.***

La OMI alienta la plena cooperación entre los Estados en la realización de investigaciones, el reconocimiento de intereses mutuos y el intercambio de información con respecto a las investigaciones. El marco jurídico de la OMI proporciona un enfoque común y coherente para que los Estados lo adopten en la realización de investigaciones de seguridad marítima.

Es muy importante tener presente en todo momento que las investigaciones de seguridad marítima (fundadas en los objetivos de la OMI que son los que adopta la JST) no buscan repartir culpas ni determinar responsabilidades y se llevan a cabo con el único objetivo de identificar aquellos factores que contribuyeron al accidente de modo que se puedan establecer medidas para prevenir siniestros marítimos e incidentes marítimos similares en el futuro.

Por tal razón, es de extrema importancia la independencia y autonomía funcional de la organización avocada a la investigación de los siniestros, que conllevan el impedimento absoluto de la utilización de sus resultados en otros foros investigativos.



H. Cámara de Diputados de la Nación

La OMI observó a lo largo de varias décadas que no era posible indagar las profundas razones de los accidentes y procurar una solución si los involucrados eran sometidos a cuestionamientos judiciales que podrían impactar en su libertad o en su fuente de trabajo.

Por tal motivo llegaron a la conclusión que la única forma de lograr una mayor apertura de los declarantes y obtener así resultados que minimizaran los riesgos a las personas y al ambiente, era la de la preservación de los resultados de la investigación, manteniéndolos al margen de otras investigaciones penales, civiles o administrativas.

La Junta de Seguridad en el Transporte es un organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, con autarquía económico-financiera, personalidad jurídica propia y capacidad para actuar en el ámbito del derecho público y privado. Tiene como objetivo contribuir a la seguridad en el transporte a través de la investigación de accidentes e incidentes de transporte cuya investigación técnica corresponda llevar a cabo, también mediante controles, la emisión de recomendaciones y acciones eficaces. Una vez concluido el proceso de investigación y análisis del suceso, la JST realiza el control de las medidas de seguridad operacional implementadas.

Los principios que iluminan y ordenan la trascendental labor de la JST fueron establecidos en el artículo 2 de la Ley 27.514 en los siguientes términos:

- a) **Independencia:** basada en la delimitación entre las funciones de regulación, prestación y control de los servicios de transporte, de la investigación y determinación de los hechos, condiciones, circunstancias y causas probables, así como los factores contribuyentes de los sucesos de transporte, sean estos incidentes o accidentes. La investigación debe garantizar la imparcialidad, transparencia y rigurosidad científica;*
- b) **Retroalimentación:** la constante identificación de las deficiencias del sistema de transporte en todas sus formas, con el objeto de generar un transporte seguro, eficiente y sustentable, debe conducir a generar los estudios de seguridad necesarios para asegurar dicho objetivo, emitiendo recomendaciones al sistema que permitan mejorar la seguridad operacional;*
- c) **Integralidad:** la visión completa de la seguridad del transporte en todos sus modos y la implementación de las defensas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento de todos los modos de transporte;*
- d) **Exclusividad técnica:** la investigación se limita a la identificación de las causas probables y los factores contributivos que dieran origen a los sucesos de transporte, excluyéndose la determinación de responsabilidades administrativas, civiles o criminales, o la asignación de culpas, cuyo ámbito pertenece a la investigación judicial o administrativa, de la cual es independiente”.*



H. Cámara de Diputados de la Nación

INFORME DE SEGURIDAD OPERACIONAL BUQUE REPUNTE (ISO)

Una de las primeras y más importantes intervenciones de la reciente creada JST fue la realización del Informe de Seguridad Operacional (ISO) del hundimiento buque pesquero "REPUNTE" acaecido el 17 de junio de 2017 en medio de una tormenta.

El buque pesquero "Repunte" se hundió dos semanas después de zarpar del puerto de Mar del Plata <https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2022/05/repunte.pdf>.

El informe (ISO) detalla los hechos y circunstancias en torno al suceso experimentado el 17 de junio de 2017 por el buque pesquero Repunte durante su navegación de regreso desde la zona de pesca hacia Puerto Madryn. A las 09:20 el capitán del Repunte emitió una llamada de socorro por canal 16 de muy alta frecuencia (VHF). Seguidamente, la tripulación lanzó al mar la balsa salvavidas y abandonó el buque. Luego del hundimiento dos tripulantes fueron rescatados con vida, uno por el buque pesquero María Liliana que asistió al llamado de socorro y el otro por un helicóptero de la Prefectura Naval Argentina (PNA), mientras que tres tripulantes fueron hallados sin vida y siete continúan desaparecidos.

En este siniestro perdieron la vida José Ricardo Homs, Luis Jorge Gaddi y Silvano Cópola. Fueron hallados en el mar, cerca del barco. En tanto, los cuerpos de Gustavo Sánchez, José Omar Arias, Horacio Airala, Néstor Paganini, Claudio Marcelo Islas, Fabián Samite y Isaac Chabanchik están desaparecidos. Hubo dos sobrevivientes: Lucas Trillo, de 35 años, y Julio Guaymas, de 39.

La lectura del informe permite concluir que su elaboración es coherente con la afirmación del doctor Julián Obaid, presidente de la JST, durante el encuentro con los familiares del pesquero hundido, en oportunidad de presentar los resultados. En ese encuentro señaló, sin ningún tipo de miramientos que ***"Esta investigación es una deuda que el Estado tenía con los familiares de las víctimas, que desde el primer momento comenzaron a trabajar para que la investigación se iniciara, y eso fue fundamental para que la Ley que creó a la JST se promulgara. Gracias a ese trabajo incansable, hoy pudimos presentarles los resultados de esta investigación"*** (<https://www.argentina.gob.ar/noticias/la-jst-finalizo-la-investigacion-del-naufragio-del-buque-pesquero-repunte>).

Una lamentable declaración política que desacredita la labor de la JST. No es de extrañar este tipo de declaración en virtud de la procedencia de quien la manifiesta y de la escasa o nula preparación para el cargo que ocupa. Julián Obaid, exasesor de Facundo Moyano (Frente Renovador) en la Cámara de Diputados es quien ocupa el rol de presidente de la JST. Según algunas fuentes habría sido una presión del dirigente Hugo Moyano (<https://aviones.com/moyano-ya-pisa-fuerte-en-gobierno-con-dos-cargos-en-transporte/>).

En cualquier caso, lo señalado acerca de la nula o escasa idoneidad para el cargo y el interés político señalado, son hechos visiblemente reflejados en el informe.



H. Cámara de Diputados de la Nación

El ISO está plagado de imprecisiones y de falta de perspectiva del análisis realizado que impiden elucidar las verdaderas razones o su aproximación a ellas. La deuda del Estado que abona a través de la JST es con la seguridad, no con las familias.

En primer lugar, el ISO no menciona los elementos determinantes del contexto situacional relacionados con el factor humano. Para la OMI *"el elemento humano es un tema multidimensional complejo que afecta la seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Involucra todo el espectro de la humanidad, actividades realizadas por tripulaciones de buques, gestión en tierra, organismos reguladores, organizaciones reconocidas, astilleros, legisladores y otras partes relevantes, todos los cuales necesitan de cooperar para abordar los problemas del elemento humano de manera efectiva"* ([https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.850\(20\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.850(20).pdf)).

Pensemos por un momento en lo ocurrido recientemente con el BP PESCARGEN IV en Puerto Madryn. Una maniobra de desembarco de carga terminó con el hundimiento del buque de unos 60 metros de eslora, a pie de muelle. Es altamente probable que el factor humano haya sido relevante en el desenlace operado.

La OMI tiene probado que *"el elemento humano es un elemento clave de la seguridad de la vida a bordo de los buques y un factor que contribuye a la mayoría de las víctimas en el sector del transporte marítimo"*.

Claramente, es un error no considerar el factor humano tal como lo señala el artículo <https://www.cronista.com/transport-cargo/el-error-de-minimizar-el-factor-humano-a-bordo/>. Se pierde la oportunidad de lograr el propio cometido de la JST: un aprendizaje a raíz de una tragedia para prevenir la ocurrencia de otras.

Además, la OMI sostiene que *"una acción reparadora eficaz después de siniestros marítimos requiere una sólida comprensión de la participación del elemento humano en la causalidad de los accidentes. Esto se obtiene mediante una minuciosa investigación y análisis sistemático de bajas por factores contribuyentes y la cadena causal de eventos"*. Ello porque el factor humano no está ausente del proceso causal del incidente.

El ISO analizado no examina el desempeño o comportamiento de los tripulantes del pesquero para dilucidar aquellos aspectos que pudieran ser mejorables. Pero no solamente de los tripulantes, sino de toda la organización. Y sobre la organización, que cumple un rol esencial en la serie de eventos que conducen o no al incidente/ siniestro, es posible advertir en el ISO que la JST habría *"invitado"* a los Gremios Marítimos y Cámaras de Armadores mediante una **ACCIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL** a *"realizar una campaña intensiva de difusión de la NSO-MA-0001-21 IF-2021-37533723-APN-DNISMFYL#JST sobre el lanzamiento de la Balsa Salvavidas en condiciones de mar adversa con el propósito que sus consideraciones sean incorporadas durante las prácticas de zafarrancho de abandono que se realicen a bordo de los buques de matrícula nacional"*. Nótese en la falta de asertividad de la



H. Cámara de Diputados de la Nación

JST para con los gremios y los armadores en detrimento de la tripulación. Una falta de asertividad que manifiesta un compromiso diametralmente opuesto a los objetivos de la JST.

Retomando los resultados del ISO de la JST y con la intención de ser objetivos en esta relación de hechos, se verifica un análisis de las conductas o desempeños de otras instancias del proceso causal del accidente e, incluso, eventos posteriores como las acciones de Búsqueda y Salvamento desplegadas. Eventos que no son parte de las causas del incidente, sino que son eventos que surgen como consecuencia del mismo. A priori, es posible señalar que son ajenos al objetivo legal de la JST.

Incluso hay recomendaciones que deberían ser de doble carácter o más de un destinatario. La responsabilidad por los cursos aprobados y vigentes de los tripulantes, no es únicamente de la autoridad de aplicación. Es una obligación personal de cada uno de los marinos, dado que es su vida la que está en juego. Y también, de la empresa armadora del buque ya que la competencia de sus empleados debe ser para ellos una obligación.

En este punto analizado debe partirse de la base que tal conocimiento (manejo de la balsa salvavidas y uso de equipo de supervivencia) es parte de los cursos obligatorios con los que el personal debe embarcarse. El ISO debería haber sido redactado con mayor neutralidad y contundencia. Debería haberse orientado a los puntos que recomienda la OMI. La vida de cada tripulante a bordo de un buque depende de ese saber específico, de esa clara competencia.

Aunque no desconocemos el impacto mediático que atrae el naufragio del BP REPUNTE, es posible sugerir que, dado su carácter de vector para evitar la recurrencia de estas desgraciadas situaciones, las conclusiones de la JST no necesitan buscar la simpatía de ninguna de las partes que se ven afectadas por el suceso. De otra manera lo que se logra es una falsa idea de mejora y el instrumento creado para evitar la producción de nuevos incidentes se vuelve ineficaz.

Hay otros aspectos del ISO del BP REPUNTE que no se adecuan a lo normado en la Ley 27.514. Por ejemplo, el análisis de la actuación del servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR). Dicho servicio se activa una vez producido el incidente. Su análisis se correspondería con otra etapa de cualquier proceso investigativo.

Todo ello conlleva a ratificar lo señalado al inicio que es la falta o falla en el análisis del contexto. Un contexto caracterizado por una situación climática adversa. Situación de la que una importante cantidad de buques (no referidos en el ISO) habrían adoptado una práctica específica y recomendada en ciertas ocasiones para enfrentar este tipo de clima ("**capear el temporal**", es decir poner la proa a las olas y viento), mientras que solamente 2 (DOS) buques optaron por "**correr el temporal**", es decir poner la popa con los efectos que este tipo de acciones puede presentar sobre determinados buques. Por lo general los más afectados son los de pequeño porte como el caso del BP REPUNTE que fue uno de los dos que decidieron poner proa al puerto.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Esta falta de detalle en el análisis de la JST es también mencionada por algunos medios que señalan que: *"No es un dato menor que la JST "solo relata" que previo al evento, el buque estuvo navegando "corriendo" de un fuerte temporal, es decir navegando en la misma dirección del viento y del mar. Es importante recordar que el día del suceso, existían vientos constantes superiores a los 45 nudos y olas de envergadura mayores a 8 metros, decidiendo el Capitán del Repunte correr el temporal con la intención de recalar en aguas abrigadas del Golfo Nuevo, embarcando abundante agua sobre la cubierta expuesta, decisión que fue contraria a la que tomó la inmensa mayoría de los capitanes de los buques que enfrentaban el temporal, quienes navegaron primero con rumbo sur-sudeste para evitar el embate de las olas en la popa de sus barcos debido a la intensidad del temporal"* (<https://www.elchubut.com.ar/puerto-madryn/2022-5-23-21-28-0-repunte-prefectura-planteo-dudas-sobre-el-informe-de-la-jst>).

CONSIDERACIONES FINALES

Cuestionamos la labor de la JST en la producción del ISO del BP REPUNTE por varias razones, entre ellas:

1. Falta de análisis de factores relevantes para la determinación de las causas del siniestro.
2. Falta de asertividad en las conclusiones y recomendaciones hacia instancias de la relación causal.
3. Inclusión de factores de análisis ajenos a la relación causal como las acciones POSTERIORES de Búsqueda y Salvamento y quienes participaron en ellas.
4. Falta de acción efectiva para evitar la utilización de los hallazgos del ISO en sede judicial, afectando la garantía que consagra el verdadero valor de la JST del artículo 20 de la Ley 27.514.
5. Uso político de la tragedia por parte de la JST alejándose del noble fin por la que fue creada.

Argentina encontró una oportunidad para minimizar las tragedias que año a año se cobran la vida de tantas personas que se dedican a la pesca en el mar. Lo hizo con la creación de la JST. Lamentablemente, la Junta aun no estaría oficiando sus responsabilidades bajo un mando competente y objetivo, ajeno a las instancias políticas de sus mandantes.

Nuestra principal sospecha se presenta sobre la forma en que desde el Estado se propician acciones de cierto grupo de interés en lucrar con las acras públicas, sin importar los principales objetivos de verdad, justicia y mejoras en la seguridad a la navegación.

Más de 100 muertos en 22 años deberían ser suficientes para despertar el interés de las todas las fuerzas vivas de la sociedad para modificar, de una vez por todas, la cultura de seguridad de nuestros pescadores. Sin embargo, vemos un Estado más interesado en perseguir votos y favorecer a descarados saqueadores de esperanzas que, sentados sobre la tragedia de otros, crean falsas expectativas a los dolientes.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Esperamos que desde el Estado corrijan esta grave afrenta que no salda deudas, sino que las agiganta. Pedimos que nos acompañen para aportar desde nuestro espacio un llamado de atención y, al mismo tiempo, una posible solución a un problema que continúa.

Mariana Zuvic