



PROPUESTA DE MODIFICACIÓN RES. CFP 7/2018 Y CONCORDANTES



PRIMERA PARTE

DEROGACIÓN DEL ARTÍCULO 7: 72 HS EFECTIVAS DE PESCA

Res.7/2018 y modificatorias

Artículo 7°. Los buques fresqueros tendrán un límite máximo de operación de SETENTA Y DOS (72) horas contadas entre el inicio efectivo de las operaciones de pesca y su arribo a Puerto. En casos en los que se prevea una duración mayor de la marea en razón de la lejanía del puerto de descarga, declarado antes del inicio de la marea y a solicitud expresa del administrado, la Autoridad de Aplicación podrá autorizar la extensión del arribo a puerto evaluando la razonabilidad del pedido con fundamento en la distancia y el tiempo de navegación.

¿Quién determina la calidad de un producto? ¿El consumidor? ¿O el Estado?

La noción de que el Estado debe velar por la calidad de los productos se sustenta sobre una **falsa idea** de que la misma puede ser determinada **sobre la base de cualidades objetivas**. Sin embargo, la calidad de un producto no la determina una sola persona o entidad, sino que es **una percepción** que se construye a partir de diferentes perspectivas:

El cliente determina la calidad de aquello que consume de acuerdo a su experiencia, siendo un producto de calidad aquel que **cumple o supera sus expectativas, o satisface ya sea sus necesidades o sus deseos**. Al mismo tiempo, la calidad es subjetiva, y depende de la apreciación individual del cliente: un mismo producto puede ser calificado de forma diferente por dos personas distintas. También, las expectativas de cada individuo al respecto de aquello que consume se ven afectadas por diferentes factores como su **capacidad adquisitiva, nivel de información y concientización, y sus prácticas culturales**. A la hora de hablar de calidad, **es imposible homogeneizar**.

El productor o fabricante también determina sus propios conceptos de calidad, los cuales están relacionados con el proceso de fabricación o elaboración de sus productos y ciertas características que le son de interés en función de su modelo de negocios. Sobre

estos estándares, es que todo proceso industrial incorpora **controles de calidad** en la fabricación o elaboración de los productos.

El mercado, principalmente a través de la **competencia** es el principal factor a la hora de establecer cuál es la calidad de un producto, ya que si bien el **posicionamiento** de una marca puede influenciar la manera en que se percibe la calidad de sus productos, por lo general, éste es el resultado de un intenso trabajo durante años. La principal salvaguarda de la calidad de los productos, es la **comparación** entre ofertas similares.

También existen **normas y regulaciones** que permiten alcanzar diferentes niveles de **certificación de las empresas**, las cuales sólo pueden alcanzarse si se respetan **estándares de calidad internacionales**.

La idea de que la **la calidad de los productos elaborados a partir del trabajo de los barcos fresqueros** puede determinarse teniendo como único concepto **las horas que tarda un viaje efectivo de pesca** es una **exagerada simplificación** de las enormes complejidades que conlleva la extracción, elaboración y exportación de los productos argentinos, que son **enormemente apreciados a nivel internacional**.



72 hs. efectivas de viaje de pesca: un cepo a la producción

La imposición de terminar un viaje de pesca a las 72 hs de haber realizado el primer lance, supone un enorme **cepo a la producción**, ya que conlleva a un aumento en los **costos de extracción**.

Si bien la actividad de industria pesquera argentina es llevada adelante por personal idóneo, en muchos casos, **con décadas de experiencia** en su oficio, ésta tiene un carácter **intrínsecamente imprevisible**, ya que está afectada de manera continua por decenas de factores imponderables: las condiciones climáticas, la presencia o no de la especie de interés en las zonas de captura, la incertidumbre en cuanto a la posibilidad de éxito en cada lance, etc.

Este tipo de imposiciones, lejos de velar por la calidad de los productos extraídos, sólo **pone trabas a la actividad extractiva**, ya que coarta la posibilidad de cada capitán de tomar,

sobre la base de su **capacidad, idoneidad y experiencia**, decisiones al respecto de cómo llevar adelante su actividad.

Los barcos tangoneros trabajan con bodegas a bajas temperaturas durante los meses más fríos del año, además de aplicar tratamientos a bordo que permiten cuidar la materia prima.

Este tipo de procesos es fundamental en nuestra actividad productiva, ya que **es prácticamente imposible colocar en el mercado internacional un producto de mala calidad**.

Los langostinos elaborados en nuestro país son altamente apreciados en el mundo, siendo el origen de los mismos, nuestro mar «salvaje y austral» uno de los **conceptos de calidad** más apreciados por los distintos mercados internacionales a los que Argentina exporta.



SEGUNDA PARTE

VELOCIDADES DE ARRASTRE Y DE NAVEGACIÓN NOCTURNA

Res.7/2018 y modificatorias

ARTÍCULO 6 c) La velocidad máxima de arrastre permitida será de TRES CON CINCUENTA (3,50) nudos marítimos.

ARTÍCULO 23. Se presume que el buque que navegue a una velocidad inferior a SEIS (6) nudos marítimos, entre las 19:00 horas y las 07:00 horas del día siguiente, se encuentra realizando pesca o tareas de pesca. Sin perjuicio de ello, no se presumirá infracción cuando las posiciones y velocidades arrojadas por el Sistema de Posicionamiento Satelital sean incompatibles con actividades extractivas.

Fuera del horario permitido, sólo podrá trasladarse de un lugar a otro, con las artes de pesca sobre la cubierta del buque y sin desarrollar pesca y/o tareas de pesca.



Eppur si muove

El mar es un medio dinámico, continuamente afectado por diversos factores como **las condiciones climáticas, y corrientes marinas**. Además, es **un ambiente de trabajo complejo**, lleno de **desafíos e imprevistos**, y en el que deben realizarse tareas que requieren continuamente de una enorme pericia.

Las normas cuestionadas se sustentan en una **gran simplificación**: que los **únicos datos** que se requieren para poder deducir la actividad a la que se está dedicando la tripulación de un buque son **una serie posiciones** determinadas mediante el sistema de geolocalización, **en un intervalo de tiempo determinado**.

¿Cuáles son los elementos que faltan en este análisis? Precisamente los que afectan de manera continua a la actividad que se desarrolla en nuestro mar: las condiciones climáticas, las corrientes marinas, y las situaciones en las cuales, **para asegurar la salvaguarda de la tripulación, del buque o de la carga, es indispensable realizar alguna maniobra específica** que requiere de la **idoneidad del capitán** y de poner las máquinas a **diferentes velocidades**.

Con respecto a la velocidad de arrastre, —limitada, por el inciso «c» del artículo 6to, a sólo tres nudos y medio—, en la norma se está obviando la posibilidad de que, por las condiciones del mar, **dicha aceleración no sea suficiente para que las redes se armen**; lo que puede suceder, por ejemplo, **cuando el barco**

se traslada a favor de una corriente marina.

Para explicarlo de una manera sencilla: la velocidad de caminata de una persona, normalmente, se calcula en un promedio de **5 km/h**. Ahora, la misma persona, caminando al mismo ritmo, pero sobre el pasillo rodante (cinta transportadora) de un aeropuerto, **parecerá que se mueve a 6.8 km/h**.

Para graficarlo con otro ejemplo: una persona que desea remontar un barrilete, **deberá correr a mucha mayor velocidad**, si va a favor del viento, que si va en contra.

Existen muchas otras situaciones similares, como por ejemplo, que un buque que se encuentra **sin propulsión** alguna registre, en los sistemas de posicionamiento satelital, **un movimiento que, en realidad, está dado por mareas, corrientes o viento**. Estas lecturas, por lo general, **derivan en sanciones incluso si se producen en horarios donde no se realizan tareas de pesca**.

Es indispensable que la normativa se flexibilize en el sentido de contemplar este tipo de circunstancias, de forma tal que **las sanciones sólo se apliquen** en aquellas situaciones específicas en donde **las contravenciones se puedan detectar de manera flagrante y obvia**, alejándose así de los supuestos, de las presunciones, y de las subjetividades.

TERCERA PARTE

VELOCIDAD DE NAVEGACIÓN NOCTURNA

Res.7/2018 y modificatorias

ARTÍCULO 23. Se presume que el buque que navegue a una velocidad inferior a SEIS (6) nudos marítimos, entre las 19:00 horas y las 07:00 horas del día siguiente, se encuentra realizando pesca o tareas de pesca. Sin perjuicio de ello, no se presumirá infracción cuando las posiciones y velocidades arrojadas por el Sistema de Posicionamiento Satelital sean incompatibles con actividades extractivas.

Fuera del horario permitido, sólo podrá trasladarse de un lugar a otro, con las artes de pesca sobre la cubierta del buque y sin desarrollar pesca y/o tareas de pesca.

Barquitos chocadores

Si uno mira el movimiento que hacen los barcos argentinos dedicados a la pesca de langostino, durante la noche, probablemente termine recordando alguna atracción del viejo Ital Park, al verlos confinados en un espacio relativamente reducido, y moviéndose a una velocidad considerable.

Esta situación se da porque la normativa asume que, cualquier barco langostinero que se desplace **a menos de seis nudos de velocidad durante la noche, está realizando tareas de pesca.**

Esto obliga a los capitanes a mantener los barcos en **constante movimiento**, en una zona **acotada**, donde hay **otros buques** que están esperando la luz del día para continuar con sus tareas de pesca. Pretender que nuestras naves pasen horas y horas en esas condiciones, —ya sea estáticas, o moviéndose a una velocidad considerable—, es un **gran riesgo** para la seguridad de las tripulaciones y los barcos. Para ejemplificarlo de manera clara: si uno se ve en la obligación de manejar por una calle transitada y de noche, **no es lo mismo hacerlo a 30 km/h que a 100 km/h.**

Son numerosas las circunstancias por las cuales un capitán, sobre la base de su **experiencia e idoneidad**, puede determinar necesaria alguna maniobra a baja velocidad: para evitar colisiones, hacer un traslado seguro, o realizar tareas de mantenimiento. Asumir que **todo movimiento nocturno inferior a los seis nudos de velocidad implica tareas de pesca**, es una **excesiva simplificación** de las complejidades que conlleva el trabajo a bordo y en nuestro mar.

Por otro lado, obligar a los barcos a navegar a tan alta velocidad, **encarece enormemente cualquier viaje de pesca**, ya que el consumo de combustible es superior a mayor velocidad.

Además, la norma no tiene en cuenta **las condiciones reales** en las que se trabaja en el mar: las corrientes marinas, las inclemencias del tiempo, los imprevistos con las máquinas y los equipos. Todas estas circunstancias no se ven reflejadas en la pantalla de un sistema de geolocalización. Sin embargo, la norma **presume** que todo movimiento menor a los 6 nudos de velocidad, corresponde con tareas de pesca.

Por ejemplo, en ciertas circunstancias, las condiciones de mareas, corrientes o viento, pueden reflejar **lecturas de posicionamiento satelital menores a los dos nudos**, aunque el buque se encuentre detenido y sin actividad alguna. Aplicar sanciones en estos casos, carece de toda lógica. ¿Por qué? Porque, dadas las especie a las cual está destinada la flota, **el langostino**, y las condiciones (velocidad del cardumen y profundidades) de su captura, **una tarea efectiva de pesca sólo puede realizarse a velocidades superiores a los dos nudos y medio o tres nudos y medio.** Por lo tanto, cualquier buque que registre una velocidad menor a los dos nudos y medio, **no está realizando tareas de pesca.** A pesar de ello, una alta proporción de los sumarios iniciados resultan originados en lecturas de posicionamiento satelital que reflejan velocidades **inferiores a los dos nudos y medio.**

Es necesario trabajar en una normativa más clara, que tenga en cuenta todas estas circunstancias y **que no deje lugar a interpretaciones arbitrarias**, de forma que las sanciones sólo se apliquen en los casos en que se puede comprobar de manera fehaciente violaciones claras, flagrantes e intencionales de las mismas.

