



H. Cámara de Diputados de la Nación

Proyecto de Ley

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación sanciona con fuerza de Ley:

ARTÍCULO 1°-Instituir El Día 17 de Junio de cada año como el Día Nacional de los Trabajadores Caídos y Desaparecidos en el Mar en memoria de las víctimas del hundimiento del buque Repunte y de todas las víctimas de tragedias mientras desarrollaban sus actividades laborales embarcados.

ARTÍCULO 2°- Esta jornada se utilizará para difundir y concientizar en todo el país y particularmente en las localidades cercanas a las costas del Mar Argentino sobre la necesidad de preservar la seguridad y las vidas de aquellos trabajadores que desempeñan sus tareas embarcados.

ARTÍCULO 3°- Se invita a todas las provincias a promover a través de los Ministerios de Educación respectivos actividades especiales en los establecimientos educativos, como actos, investigaciones colectivas del alumnado, mesas debate y toda iniciativa que ayude a difundir esta importante problemática.

Romina Del Plá

Nicolás del Caño

Myriam Bregman

Alejandro Vilca



FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Este 17 de junio se cumplirán 5 años desde el hundimiento del pesquero Repunte frente a las costas de Rawson el que provocó la desaparición de 10 de sus 12 tripulantes encontrándose los cuerpos de 3 de ellos.

El Repunte llegó al país, ya usado, en 1968. Era un barco pesquero de 32,6 metros de eslora perteneciente a la firma Ostramar S.A., y tenía asiento en Mar del Plata. Estaba inactivo desde hacía tres años. Fue la llamada “fiebre del oro rojo”, el furor por los langostinos, y el afán de lucro de los empresarios pesqueros por aprovechar esa demanda lo que puso a la embarcación otra vez en actividad. Era un barco “merlucero” pero se le agregaron dos tangones –brazos laterales sacados de otro buque, el Don Luciano- para poder incursionar en la pesca del langostino.

La Prefectura no pudo explicar por qué no se lo había inspeccionado, ya que con esos cambios se modificó su centro de gravedad y condiciones de flotabilidad, entre otras falencias que no se registraron en el Manual de Estabilidad, vital en la operatoria y mucho más en una emergencia. Todo esto a un barco de 50 años de antigüedad, que había tenido tantos años de inactividad, sin que se lo hubiera sancionado, retirándole los permisos de pesca, como correspondía. Peor aún, este año al Repunte se le sigue otorgando 880 toneladas de merluza, que utiliza la misma empresa Ostramar S.A.

Con 52 hundimientos en los últimos 20 años y una secuela de más de 130 tripulantes muertos o desaparecidos Argentina supera en un 20% la totalidad de siniestros y hundimientos del planeta (Tribunal Administrativo de la Navegación del Centro Naval).

Además de las modificaciones ilegales que introducen los armadores a las embarcaciones, el promedio de antigüedad de la flota fresquera de menos de 15 metros supera los 53 años y la de más de 40 metros los 46 años siendo el máximo admitido internacionalmente de 35 años para ser retirados y desguazados.

Los trabajadores pesqueros son extorsionados por la necesidad de trabajar, empujados a subirse a embarcaciones que son verdaderos “ataúdes flotantes”, autorizados por Prefectura sin inspeccionarlos, aun cuando se encuentran ostensiblemente deteriorados y viejos. Hasta ahora, quien realizaba como Juez y parte los peritajes de todos los siniestros y de los hundimientos era la propia Prefectura.

Se trata de un esquema de corrupción que tiene al lobby pesquero en el centro y a las instituciones del Estado como cómplices.

La responsabilidad del Estado también incluye la falta de atención a las familias de las víctimas, negando por años los certificados de presunción de fallecimiento, sin los cuales no pueden cobrar seguros, ni tramitar pensiones, ni gestionar sucesiones.

Después de años de dilación de la Justicia Federal y gracias a la ineludible lucha de los familiares, organizados en *Ningún Hundimiento Más* los peritajes han ratificado en los últimos días todas las denuncias habilitándose el inicio de la causa penal.

La tenacidad de los familiares ha tenido varios logros como la constitución en 2020 de un organismo técnico descentralizado, la Junta de Seguridad en el Transporte, que integrado por ingenieros navales, marinos experimentados y peritos, viene sacando a la luz la gravedad del estado de la flota pesquera y ha tomado resoluciones de alcance internacional sobre los botes salvavidas que fallaron a la hora de ser necesarios y reglamentado la obligación a las embarcaciones de proporcionar “trajes de abandono” (de supervivencia e inmersión) para toda la tripulación.

Esta es la razón por la que las causas judiciales están desdobladas. Por un lado, las responsabilidades de que se produjera el hundimiento y por el otro la actuación de Prefectura, Armada y Aeronáutica, una vez que debieron actuar en el rescate. Recordemos que pasaron 4 horas hasta que fue rescatado uno de los sobrevivientes, a menos de 30 minutos de la costa de Rawson. Esto habla de una cadena de responsabilidades de las fuerzas de seguridad y rescate, también.

Las exportaciones pesqueras superan los 2.000 millones de dólares y muchos empresarios no dudan en mandar a la muerte a los trabajadores embarcados. Utilizan y depredan un recurso que no les pertenece a lo que se suman buques factoría que sobreexplotan la fauna ictícola legal o ilegalmente.

Como recurso estratégico fundamental queda planteada la necesidad de nacionalizar los recursos pesqueros para ponerlos bajo control de los trabajadores, única forma de terminar con los atropellos a la vida humana y al ecosistema marítimo amenazado.

Por todas estas razones solicitamos a esta Cámara se Instituya el 17 de junio como Día Nacional de los Trabajadores Caídos y Desaparecidos en el Mar con el objeto de difundir en todo el país esta problemática, especialmente en los establecimientos educativos y en las localidades cuya población trabajadora depende de la explotación de los recursos del mar.

Romina Del Plá

Nicolás del Caño

Myriam Bregman

Alejandro Vilca