

# LA SEGURIDAD DE LOS PESCADORES, EN EL CENTRO DE LAS PREOCUPACIONES DE LA COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

L. Dutailly

*Dirección y Seguridad - COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS*

## INTRODUCCION

*La Comisión de las Comunidades Europeas ha elaborado, desde hace algunos años, una importante legislación, tanto en el ámbito técnico como en el social, con vistas a preparar la instauración, el primero de enero de 1993, de un gran mercado interior entre los 12 Estados miembros de la Comunidad. Desde hace poco, los países de la Asociación Europea de Libre Comercio se han unido a los países de la Comunidad formando una zona de libre cambio con una dimensión comparable, por población y por nivel de vida, a la que acaba de constituirse entre los Estados de América del Norte. Sin el trabajo de armonización realizado a nivel europeo, el gran mercado que existirá al menos entre los 12 Estados miembros de la Comunidad, la libre circulación de trabajadores, de servicios y de bienes hubiera podido ser también el de la libre circulación de riesgos.*

*Por esta razón, el Consejo de Ministros de la Comunidad Europea quiso que la llegada del gran mercado interior fuese precedida por un Año Europeo para la Seguridad la Higiene y la Salud en el lugar de trabajo, dirigido a sensibilizar a la opinión pública y a mejorar el nivel de conocimiento del contenido e implicaciones de la legislación en materia de seguridad, higiene y salud en el trabajo entre los distintos agentes económicos, y particularmente entre los trabajadores expuestos a riesgos importantes. En este contexto, la Comisión de las Comunidades Europeas propuso al finalizar el primer Coloquio internacional sobre seguridad y condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca, celebrado en Rimouski, Canadá, hace tres años, organizar el segundo Coloquio.*

## ¿POR QUÉ ESTE COLOQUIO?

Uno de los personajes del escritor Walter Scott decía: "Lo que Vd. compró no es pescado, son vidas humanas".

Aunque no se dispone, ni en los países de la Comunidad Europea ni, al parecer, en ningún otro, de estadísticas fiables sobre los accidentes en la pesca marítima, existen indicaciones concordantes acerca de que, de todas las grandes actividades humanas, la pesca marítima es la que registra el más alto índice de accidentes mortales. En los países de la Comunidad estos accidentes alcanzan entre el 1 y el 4 por 100 al año, es decir, una decena de veces más que en los empleos considerados como los más peligrosos, como son las minas, la construcción y la agricultura. Algunos se resisten a admitir que la pesca sea tan peligrosa como se dice, ya que las primas del seguro de accidentes son más baratas que las de las actividades terrestre. Olvi-

dan que la mayoría de gastos de los sistemas de seguros en tierra están consagrados a accidentes que causan una ausencia en el trabajo de algunos días, mientras que, a bordo de un buque, rara vez un pescador deja de trabajar por una pequeña lesión.

Hace tiempo, los países que tenían una flota anticuada atribuían los malos resultados en materia de seguridad a la edad de su flota, pero cuando se empezó a renovar, en los nuevos barcos seguían ocurriendo los mismos accidentes que antes. Un estudio más profundo ha demostrado que, a pesar de todas las innovaciones tecnológicas que la pesca ha conocido en estos últimos cuarenta años, que eran invariablemente presentadas como supuestas mejoras de las condiciones de seguridad en los buques, y a pesar de todos los esfuerzos en el sentido de mejorar la formación, la pesca no ha superado el retraso que tenía frente a los otros sectores de actividad. Este retraso podría incluso haberse agravado. Uno de los méritos del primer Colo-

NOTA:

*Traducción realizada por: Olga Gadea Pros - C.N.C.T. - Barcelona*

quio internacional sobre seguridad y condiciones de trabajo a bordo de buques de pesca, que se celebró en Canadá hace tres años, fue demostrar que no se podría progresar en esta materia sin preocuparse más de los hombres de a bordo.

¿De qué sirve mejorar la fiabilidad del buque o de su equipamiento si los hombres de a bordo, conscientemente o no, toman como excusa ese aumento de seguridad para asumir riesgos suplementarios?. ¿De qué sirve hacer inversiones a bordo de los buques para mejorar la eficacia del trabajo si, como se ha visto, los hombres de a bordo adoptan una actitud de rechazo a las innovaciones tecnológicas, considerándolas como un empeoramiento suplementario de sus pésimas condiciones de trabajo?

Los estudios comunitarios de los estadísticos disponibles sobre las causas de los accidentes en la pesca, que fueron expuestos en un Seminario celebrado en 1984, han demostrado que la mitad de los accidentes mortales están relacionados con el hundimiento del buque, y la otra mitad corresponde a accidentes en el puesto de trabajo. Esta constatación ha permitido renovar el enfoque tradicional en materia de seguridad en la pesca, que centraba su atención sobre la seguridad del buque, y cuando ésta estaba amenazada, en el salvamento de los hombres.

Una de las metas de este Coloquio es avanzar en el conocimiento de las causas de los accidentes. Sin querer prejuzgar los resultados de nuestras discusiones, querría decir que, para los servicios de la Comisión de las Comunidades Europeas, la explicación de los accidentes debidos a la hostilidad del medio marino no tiene cabida, ya que el mar no es intrínsecamente más peligroso que los trabajos en minas o en la construcción: la mejor prueba de ellos es que el acceso a una mina o a una obra están estrictamente reglamentados, mientras que, en general, las autoridades nacionales no han establecido para la navegación y la pesca unas condiciones tan restrictivas. ¿Se encuentra la causa de esta frecuencia particularmente elevada de accidentes mortales, que todavía se producen a bordo de los buques de pesca, en unas condiciones deplorables de seguridad e higiene en el trabajo? O más bien ¿debemos buscar esta causa en la gran dejadez de las autoridades, en particular en la política pesquera que, no solamente no tiene en cuenta los problemas de seguridad, sino que indica inconscientemente a los marinos a cometer imprudencias? Puede que la causa sea también la baja remuneración, que obli-

ga a los marineros a pescar con riesgo, cuando hace mal tiempo o en zonas de reconocido peligro cuando no han obtenido suficiente pesca.

La vida a bordo está a menudo gobernada por el pescado, pero no es demasiado frecuente que sea él quien determine más de lo razonable la seguridad a bordo.

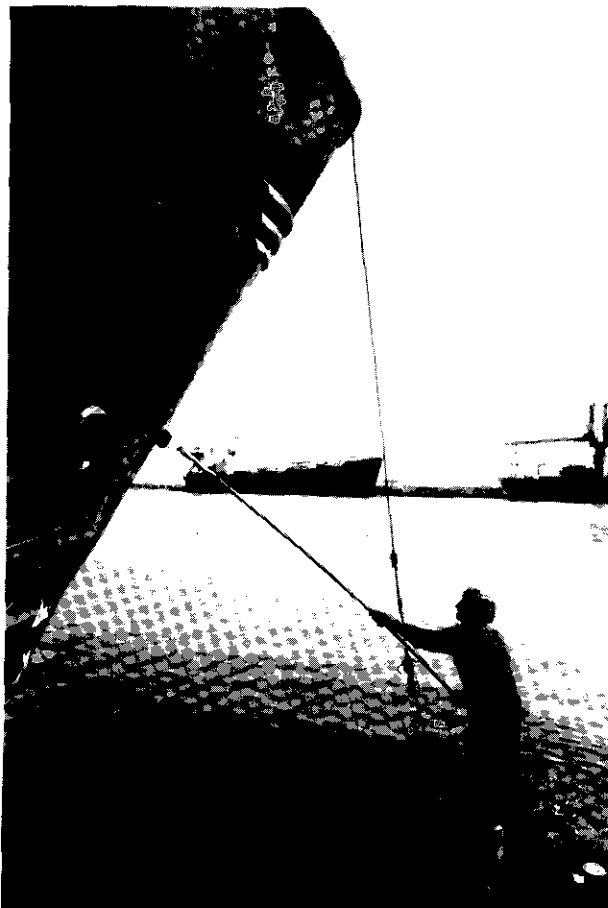
### LA ACCION DE LA COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

La Comisión ha colocado al trabajador como centro de sus preocupaciones. No es por ello sorprendente que la acción legislativa haya sido preparada y acompañada por una gran campaña de sensibilización de todas las partes afectadas. La legislación comunitaria ha sido diseñada para formar un conjunto coherente cuya estructura sea común para todos los sectores de actividad y donde sólo los elementos específicos sean propios de estos sectores. Esta legislación consiste en directivas que son adoptadas por el Consejo de Ministros y que deben obligatoriamente ser transpuestas a la legislaciones nacionales. Las directivas referentes a la libre circulación de mercancías fijan unas exigencias esenciales que conciernen, por ejemplo, a la concepción de los equipos puestos en el mercado, y en ningún caso los Estados miembros pueden establecer exigencias complementarias; las directivas que conciernen a la seguridad e higiene en el trabajo fijan unas prescripciones mínimas de utilización que, al contrario de las exigencias esenciales, pueden completarse por disposiciones más exigentes. Las principales directivas que conciernen a la seguridad en la pesca son:

- *La directiva-marco relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y la salud de los trabajadores en el trabajo.*
- *Las directivas relativas a la utilización de equipos de seguridad por los trabajadores, la utilización de protección individual y pantallas de visualización.*
- *La directiva relativa a la manutención manual de cargas.*
- *La directiva relativa a la señalización en el trabajo.*

Las directivas que conciernen más directamente al campo de la pesca son dos:

- *Por una parte, una directiva relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a*



*bordo de los buques. Esta directiva ha sido creada especialmente para aplicarla en el campo de la pesca, que en la práctica había sido excluida del Convenio 164 de la OIT sobre protección de la salud y atenciones médicas para los trabajadores del mar.*

- *Por otra parte, una propuesta de directiva relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Dado que esta propuesta está todavía en discusión por los diferentes organismos, como pueden ser el Consejo, el Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social, está fuera de lugar entablar ahora una discusión sobre ellas, ya que dicho texto podrá ser comunicado a todos los que lo deseen. Digamos simplemente que esta propuesta se esfuerza en eliminar todas aquellas situaciones que un análisis de las condiciones de vida y trabajo en la pesca, realizado en los países con flotas más importantes, mostró como inaceptables. La acción legislativa ha estado precedida y acompañada de una acción de sensibilización relativa a:*

- *Formación profesional*
- *La asistencia médica*

Con relación a la formación profesional, la Comisión se ha inspirado en el análisis de las condiciones de vida y trabajo comentadas anteriormente. Se ha confeccionado un módulo de formación para la prevención de accidentes. A partir de múltiples ejemplos con fotos de situaciones reales, se demuestra que en muchos casos las situaciones que pueden conducir a un accidente hubieran podido evitarse con un poco de reflexión. También se muestra cómo se analiza un accidente de trabajo para encontrar las causas reales, casi siempre muy anteriores a la que ha ocasionado el accidente. Este módulo está considerado para presentarlo, en todas las etapas de la formación profesional de los pescadores, con el fin de que descubran progresivamente cómo pueden actuar a sus respectivos niveles para limitar los riesgos de accidentes de trabajo y, simultáneamente, mejorar sus condiciones de trabajo.

En lo que respecta a la asistencia médica en el mar, la Comisión ha creado una red de Centros de asesoramiento médico

para los marinos denominada MAC Net. La experiencia adquirida por esta red ha inspirado la directiva relativa a la asistencia médica a bordo de los buques. Esta directiva, ya adoptada, permitirá el relanzamiento de la red, por un lado en lo referente a los centros de radio-consulta propiamente dichos y, de otro, en lo concerniente a la formación sanitaria de las gentes del mar. La experiencia adquirida en el seno de esta red permite adoptar esta función a las necesidades reales y a los progresos tecnológicos y terapéuticos. De ahora en adelante, además, las estadísticas sobre el consumo de medicamentos a bordo permitirá optimizar el contenido de los botiquines, tanto en calidad como en cantidad, lo cual debería traducirse en una mejora en los cuidados de salud y en una reducción de los costes.

### CONCLUSION

La renovación del enfoque tradicional en materia de seguridad en la pesca presenta un gran interés para la motivación de los hombres hacia su propia seguridad. La seguridad del buque es, sin duda, necesaria para la protección de la vida de los trabajadores; pero, en el inconsciente de éstos, tal seguridad se asocia a la protección del capital del empresario. Dedicar más atención a las condiciones de vida y trabajo de los hombres modifica el comportamiento y evita situaciones de rechazo a modificaciones consideradas necesarias por el naviero. El resultado es un cambio de mentalidades que abre el camino a progresos significativos, tanto en materia de seguridad del buque como de seguridad en la navegación.

Los dolorosos problemas de reestructuración que padece la flota pesquera, por lo menos a nivel comunitario, se traducirán inexorablemente en la reducción de puestos de trabajo en la pesca. Los problemas humanos resultantes de ello sólo podrán resolverse prestando una gran atención al factor humano. Por una parte, las condiciones de vida a bordo deberán volverse más soportables, a fin de evitar una marginación suplementaria que haría todavía más difícil la reinserción de los pescadores en nuestra sociedad, y por otra es necesario que la formación sea más profunda para poder facilitar las readaptaciones posteriores a otros empleos en mar o en tierra.