



Análisis del modelo de organización y gestión preventiva para el colectivo de pescadores de bajura y dotación de herramientas básicas de gestión.

O Índice

1. Análisis	06
1.1. Introducción.	07
1.2. Antecedentes y objetivos.	09
1.3. Análisis del sector de pesca de bajura: Análisis de convenios colectivos.	10
1.4. Selección de un modelo de gestión preventiva idóneo para el colectivo de pescadores de bajura.	16
1.5. Conclusiones del análisis	34
1.6. Anexo – Entrevistas y grupos. Guión y resultados globales	36
1.7. Anexo - Texto de las entrevistas	125
2. Herramientas prácticas / fichas	258
2.1. Herramientas prácticas.	259
2.2. Servicio de Prevención del Mar.	278
2.3. Modelos de fichas de ayuda.	279
2.4. Bibliografía.	320
2.5. Agradecimientos.	321

1 Análisis.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

1.1. Introducción

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales marca, como principal objetivo de la política preventiva, la promoción de la mejora de las condiciones de trabajo para elevar el nivel de seguridad y de salud de los trabajadores en su actividad diaria. Dicha Ley y sus normas de desarrollo constituyen una legislación moderna, que en teoría, debería ser eficaz para conseguir aquel objetivo, ya que tiene un enfoque prevencionista, que es lo que le diferencia básicamente de anteriores legislaciones a las cuales sustituye.

Dentro de las herramientas preventivas que dispone el empresario para lograr este objetivo, la información, la formación, la divulgación y la sensibilización son, entre otras, fórmulas empresariales adecuadas para alcanzar el objetivo de una necesaria seguridad y salud laboral. Además de todo ello, se precisa el concurso activo de los trabajadores, ya que uno de los objetivos fundamentales de la formación en prevención de riesgos laborales, es promover la implicación de los trabajadores en la mejora de las condiciones de trabajo.

En este proyecto se ha tratado de definir, para los armadores y/o patrones de las embarcaciones de pesca de bajura, que no están bajo los límites marcados por el Reglamento 1216/97, cuáles podrían ser los esquemas prevencionistas a aplicar en sus embarcaciones.

Para ello, en primer lugar, se han fijado las bases de colaboración entre la Asociación de Empresarios Marítimos y Pesqueros (EMPA), la Federación Estatal de Comunicación y Transporte de CCOO (FCT-CCOO) y la Federación de Transporte, Comunicación y Mar de UGT (FCTM-UGT), que han unido sus esfuerzos para acometer este proyecto con el objetivo de que llegue al mayor número posible de empresas del sector de pesca de bajura, aportando unas conclusiones sobre modelos para gestionar la prevención en el mismo.

Se trataría, también, de definir unas herramientas finales que sirvan de ayuda para gestionar una actividad preventiva enfocada a controlar los riesgos de accidente, los riesgos para la salud y, también, los riesgos ergonómicos o psicosociales que pueda generar el propio trabajo, asegurando que se adoptan las medidas preventivas necesarias para minimizar los efectos que causan en los trabajadores.

El proyecto ha sido posible, gracias a la ayuda financiera prestada por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, en la Convocatoria de asignación de recursos de 2005, y a la colaboración técnica de MAPFRE (antes Enken) Servicio de Prevención S. L.



El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

1.2. Antecedentes y objetivos

El principal motivo que ha llevado a la ejecución de este proyecto ha sido principalmente la alta siniestralidad que tiene la pesca marítima de bajura y, en particular, la modalidad de pesca de artes menores.

Básicamente, lo que se ha pretendido con este proyecto es establecer unas bases mínimas en materia de seguridad y salud sobre como debería de sistematizarse la prevención en este tipo de actividades, teniendo en cuenta sus características y particularidades, dentro del marco actual de la legislación vigente.

Una vez se hayan obtenido unas conclusiones concretas, éstas se harán llegar a las entidades y personas responsables, para que se adopten las acciones que correspondan.

Es importante adelantar que, en cuanto a legislación aplicable en materia de prevención, existe un vacío normativo en materia de seguridad y salud en la pesca de bajura, para barcos de menos de 15 metros. La legislación aplicable en materia de seguridad y salud en pesca en la Unión Europea y por tanto en nuestro país, olvida los barcos pesqueros de menor eslora.

Por ello, nuestro compromiso prioritario ha sido el estudio de la situación en que se encuentra la pesca de bajura en materia de seguridad y salud, analizando cuáles son las dificultades y problemas con los que se encuentra para lograr integrar la actividad preventiva en sus tareas cotidianas, esto es, tratar de aportar una "Guía para la mejora en la gestión preventiva que incluya un modelo de gestión y documentación de la actividad preventiva para la pesca de bajura" y efectuar una "dotación de herramientas básicas de gestión" (fichas) que sirvan de ayuda a la cumplimentación de la documentación preventiva de todo tipo, que pueda ser requerida por la Autoridad Laboral.

Partimos de que la nueva normativa conlleva una mayor carga organizativa e implicación directa de los trabajadores en las acciones preventivas. El objetivo es definir cómo lograr que las funciones que se tienen que llevar a cabo, de modo regular o excepcionalmente, se cumplan y sean efectivas, a todos los niveles y, en último término, contribuir a la búsqueda de soluciones constructivas, a corto o medio plazo, para la prevención de riesgos laborales en el sector.

1.3. Análisis del sector de pesca de bajura

Introducción.- En principio, es importante resaltar que la flota de pesca con artes menores, incluida dentro de lo que se conoce como flota de bajura, se caracteriza porque sus embarcaciones tienen una pequeña eslora (menos de 15 metros), escasa potencia y bajo registro bruto.

La pesca de bajura se caracteriza entre otras muchas cosas, por el alto porcentaje de embarcaciones existentes dentro del total de la flota española (un 80% tienen menos de 15 metros de eslora), por la antigüedad de las embarcaciones (en muchas cofradías nos encontramos con embarcaciones de 30 años de antigüedad) y por la inexistencia de medios técnicos apropiados para facilitar la actividad laboral.

Además, está el hecho de que se trata de embarcaciones con tripulaciones muy reducidas, del orden de un máximo de tres o cuatro trabajadores.

También, hay que decir que estas empresas son de marcado carácter artesanal pero tienen una gran importancia socioeconómica en el litoral español, ya que afectan a un elevado porcentaje de la flota pesquera española, con una notable repercusión sobre los recursos pesqueros costeros de dicho litoral.

Análisis de convenios colectivos.- El artículo 37.1 de la Constitución Española proclama el derecho “a la negociación colectiva laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios”, así como, que los acuerdos a los que éstos lleguen tendrán “fuerza vinculante”, es decir, determina la eficacia normativa de la negociación colectiva, y que la regulación de este derecho corresponde efectuarla por ley ordinaria.

El Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la ley del Estatuto de los Trabajadores, lleva a efecto la regulación prevista en el artículo 37.1 de la Constitución, del derecho a la negociación colectiva laboral; en concreto el Título III. De la negociación de los convenios colectivos, que comprende los artículos 82 a 92 de dicha norma, regula todo lo referente a la negociación colectiva, siendo su artículo 82.3, el que dispone su eficacia normativa, carácter vinculante para “todos los empresarios y trabajadores incluidos dentro de su ámbito de aplicación y durante todo el tiempo de su vigencia”.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Por otro lado, el artículo 1 de la ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), incluye las normas convencionales entre la normativa sobre prevención de riesgos laborales, siempre que: “...contengan prescripciones relativas a la adopción de medidas preventivas...”, es decir, las cláusulas de los convenios colectivos que contengan prescripciones relativas a la adopción de medidas preventivas, serán consideradas normas sobre prevención de riesgos laborales.

El artículo 2.2 de la ley de Prevención de Riesgos Laborales determina como “Derecho necesario mínimo indisponible” las disposiciones de carácter laboral contenidas en la misma y en sus normas reglamentarias, lo que supone que los derechos reconocidos a los trabajadores por estas normas, no pueden ser reducidos o anulados por disposición unilateral del empleador, ni pueden ser objeto de renuncia o disposición por parte del propio trabajador o sus representantes (artículo 3 del Estatuto de los Trabajadores), siendo el papel que juega la negociación colectiva respecto de las normas de prevención de riesgos laborales, la de su mejora o desarrollo, como así recoge el artículo 2.2 de la ley de Prevención de Riesgos Laborales.

De acuerdo con lo señalado, el presente análisis tiene como objetivo concreto analizar la incidencia de la prevención de riesgos laborales en la negociación colectiva de la pesca en el ámbito nacional.

Para un mayor conocimiento sobre la incorporación de la prevención de riesgos laborales en los sectores de la pesca de bajura, se ha considerado conveniente analizar el conjunto de convenios colectivos que afectan a las flotas pesqueras.

De este objetivo concreto se desprenden, además, los siguientes objetivos relativos al estudio:

- Conocer la extensión y el contenido normativo en materia de prevención de riesgos laborales de los convenios colectivos.
- Analizar en qué medida se cumple la función de mejora y desarrollo de la normativa de seguridad y salud laboral, que la LPRL encomienda a la negociación colectiva.
- Valorar la situación de la prevención de riesgos laborales en la negociación colectiva en la pesca de bajura.

Relación de convenios analizados.

Se incluye, a continuación, la relación de convenios que se han tenido en cuenta para este estudio:

- **Convenio colectivo (DOGC 02/02/1996)** - Pesca marítima de arrastre al fresco (Flota pesquera de Blanes) - GIRONA
- **Convenio colectivo (BOP 25/06/1998)** - Pesca marítima de arrastre al fresco - VIZCAYA
- **Convenio colectivo (BOP 10/09/1992)** - Pesca marítima de arrastre al fresco - LUGO.
- **Convenio colectivo (BOP 05/04/1991)** - Pesca marítima de arrastre al fresco - GUIPUZCOA.
- **Convenio colectivo (BOP 01/04/2004)** - Industria almadrabera - CADIZ
- **Convenio colectivo (BORM 30/09/1998)** - Pesca marítima de arrastre al fresco (Puerto de Aguilas) - MURCIA.
- **Convenio colectivo (BOPA 19/01/1999)** - Pesca marítima del arte del cerco - ASTURIAS
- **Convenio colectivo (BOP 04/05/1990)** - Pesca marítima de arrastre al fresco (Puerto de Almería) - ALMERIA.
- **Convenio colectivo (BOP 17/08/1992)** - Pesca marítima de arrastre al fresco (Puerto de Cádiz) - CADIZ.
- **Convenio colectivo (BOP 29/06/1998)** - Pesca marítima de arrastre al fresco aguas del Gran Sol - A CORUÑA.
- **Convenio colectivo (BOP 03/10/1997)** - Pesca marítima de arrastre al fresco aguas del Gran Sol - PONTEVEDRA.
- **Convenio colectivo (DOGC 24/05/2001)** - Pesca marítima de arrastre al fresco de Arenys de Mar - BARCELONA.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- **Convenio colectivo (BOP 28/10/1992)** - Pesca marítima de arrastre al fresco aguas Puerto de A Coruña - A CORUÑA.
- **Convenio colectivo (BOP 27/03/1993)** - Pesca marítima de cerco y jareta (Puerto de Barbate) - CADIZ.
- **Convenio colectivo (BORM 01/04/2002)** - Pesca de bajura - MURCIA.
- **Convenio colectivo (BORM 10/03/1998)** - Pesca de bajura de cerco con luz con base en el puerto de Aguilas - MURCIA.
- **Convenio colectivo (BOP 08/01/2003)** - Pesca marítima Puerto de Sanlúcar de Barrameda - CADIZ.
- **Convenio colectivo (BOC 05/04/2004)** - Pesca marítima en buques arrastreros al fresco - CANTABRIA
- **Convenio colectivo (BOP 04/06/2004)** - Rederos del Puerto de Huelva.
- **Convenio colectivo (BOP 13/06/2005)** - Pesca marítima personal redero del Puerto de Ondarroa - VIZCAYA
- **Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques.**

Resultados del análisis. De los 21 convenios analizados, hay 8 que en sus cláusulas no hacen referencia, en absoluto, a la seguridad y a la salud y, como mucho, hablan de las ropas de trabajo necesaria para el desarrollo del trabajo (ropa de agua, buzos,...).

Solamente, en algún convenio de pesca de bajura, aparecen dos artículos sobre prevención de riesgos laborales (en el año 2002) que hablan de la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y demás normativa, pero sin detallar casi nunca cuáles son esas normas o reglamentos.

En otro caso, se indica que hay varias leyes, como el RD 1216/97, que afectan y se habla de la creación de un Comité de Salud Laboral y de las competencias de los delegados de prevención.

En otro convenio, aparece como un punto básico la acción sindical para vigilancia de las condiciones de seguridad e higiene.

En algunos convenios se hace referencia, todavía, a la Ordenanza de Seguridad e Higiene de 1971.

En algún caso (1) se hace referencia a la garantía de la seguridad y salud, con tareas específicas, como evaluación inicial de riesgos, medidas a tomar, medidas de información, formación para delegados, Revisión médica,...

La referencia a ropas (ya sean o no de seguridad) o a protecciones personales, es bastante habitual y se contempla en unos 8 convenios de los estudiados. En general, hay bastante disparidad de criterios, ya que se hace referencia a distintos temas, en cada convenio:

- **Protecciones auditivas (3)**
- **Traje de agua (3)**
- **Relación de elementos de seguridad homologados (3)**
- **Ropa de color claro (2)**
- **Equipos de protección individual por puesto (sin especificar).**

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Se incluye en casi todos (7) una referencia a las labores de limpieza y desinfección que se harán de forma periódica.

El tema de las revisiones médicas en el Instituto Nacional de la Marina, se incluye en un sólo convenio, con carácter anual.

Conclusión final.- La sensación general es que algo está cambiando, pero solamente en los convenios más recientes, aparece alguna referencia concreta a la legislación de seguridad y salud.

Aunque a las embarcaciones de menos de 15 metros de eslora no les afecte el RD 1216/97 de buques de pesca, lógicamente les será de aplicación la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aunque esto tampoco se refleja en los convenios, en general.

No se comenta nada sobre la necesidad de que cada marinero reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada en materia preventiva, ni sobre todo lo relativo a botiquines, asistencia médica, balsas de salvamento, etc.

Hay una total disparidad en cuanto a los artículos que son importantes para incluir en un Convenio, esto es, todo lo relativo a vigilancia de la salud, equipos de protección individual, información, organización preventiva, medidas a tomar, evaluación de riesgos, equipos de emergencia, limpieza, etc., aparece muy pocas veces y de forma poco clara.



1.4. Selección de un modelo de gestión preventiva idóneo para el colectivo de pescadores de bajura

- 1.4.1. Definiciones previas.
- 1.4.2. Grupos de discusión y entrevistas.
- 1.4.3. Conclusiones del estudio.
- 1.4.4. Modelos posibles.
- 1.4.5. Selección de la modalidad de prevención.
- 1.4.1. Definiciones previas

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

1.4.1. Definiciones previas

Para analizar un sector tan artesanal y escasamente documentado, ha habido que adaptarse a estas circunstancias a la hora de fijar una metodología.

En primer lugar, se ha concretado como público objeto del estudio a los siguientes colectivos relacionados con el sector:

- Inspectores y Médicos
- Armadores del sector de pesca de bajura.
- Mujeres de marineros

Los objetivos específicos del estudio para cada tipo de público vienen contemplados en los guiones de entrevistas y/o grupos que se plasman en páginas siguientes.

El estudio cualitativo consiste, básicamente, en el análisis de las opiniones, percepciones y actitudes entre inspectores y médicos, armadores y mujeres de marineros del sector de pesca de bajura, sobre prevención de riesgos laborales.

Adicionalmente, se han realizado entrevistas en otras entidades, como Cofradías de Pescadores, para obtener más datos que contrastar para el estudio.



Seguidamente, se ha efectuado un análisis de toda la información recopilada para elaborar unas conclusiones sobre el estado actual de la gestión de la prevención.

A partir de este punto, se ha continuado con un análisis de las distintas modalidades de gestión preventiva, para llegar a seleccionar la que podría ser la modalidad más idónea para el sector objeto de este estudio.

Finalmente, se ha intentado definir, específicamente para este colectivo, una serie de herramientas básicas para poder cumplir con los requisitos de la normativa general en prevención de riesgos laborales en las embarcaciones de pesca de bajura, simplificando modelos y procedimientos que se utilizan en otros sectores productivos, pero la conclusión es que su aplicabilidad en el entorno actual será complicada.

En el Anexo 2.3 se incluyen las fichas resultantes con los pros y los contras relativos a su aplicación.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

1.4.2. Grupos de discusión y entrevistas

Para la consecución de los objetivos propuestos se ha planteado la aplicación de una metodología cualitativa, mediante la realización de Grupos de Discusión y Entrevistas en Profundidad.

Concretamente, se realizaron grupos de discusión con mujeres de marineros de pesca de bajura y entrevistas en profundidad con inspectores, médicos y armadores.

El ámbito del estudio ha sido nacional y se efectuó entre los meses de junio y julio de 2006.

Número de grupos y entrevistas realizadas:

Armadores: 6 entrevistas
Inspectores / Médicos: 4 entrevistas
Mujeres de marineros: 2 grupos de discusión

El trabajo de campo realizado para cada segmento de público estudiado, fue distribuido de la siguiente forma:

· Las 2 reuniones de grupo con mujeres de marineros de pesca de bajura

1 reunión en Barbate (Cádiz)

7 asistentes

Fecha: 8 de junio

1 reunión en Cullera (Valencia)

8 asistentes

Fecha: 29 de junio

• **Las 6 entrevistas con Armadores de pesca de bajura:**

1. Entrevista a Armador de Barbate (Cádiz)

(Fecha: 8 de junio 2006)

2. Entrevista a Armador de Barbate (Cádiz)

(Fecha: 9 de junio 2006)

3. Entrevista a Armador de Sta Pola (Alicante)

(Fecha: 26 de junio 2006)

4. Entrevista a Armador de Sta Pola (Alicante)

(Fecha: 26 de junio 2006)

5. Entrevista a Armador de Sta Pola (Alicante)

(Fecha: 26 de junio 2006)

6. Entrevista a Armador de Cullera (Valencia)

(Fecha: 29 de junio 2006)

• **Las 4 entrevistas con Inspectores y Médicos:**

1 Entrevista a Inspector del Mº de Trabajo en Cádiz

(9 de junio 2006)

2 Entrevista a Inspector del ISM en Madrid

(Fecha: 14 de junio 2006)

3 Entrevista a Médico del ISM en Madrid

(Fecha: 14 de junio 2006)

4 Entrevista a Técnico- Médico del Mar del ISM en Vigo

(4 de julio 2006)

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

En el anexo 1.6, se han incluido los guiones y contenido de las entrevistas a médicos, inspectores y armadores.

Las respuestas y opiniones facilitadas durante las entrevistas fueron tratadas posteriormente como un conjunto de información de la que se extrajeron las conclusiones globales.



1.4.3. Conclusiones del estudio

Una vez analizada toda la información aportada en las entrevistas y grupos de discusión, se han entresacado unas conclusiones sobre las carencias detectadas en el sector estudiado y que condicionarían la elección de un modelo de gestión de la prevención, que sea específico para las embarcaciones de pesca de bajura / artes menores.

Hay que tener presente que se trata de un sector con una elevada siniestralidad y con unos riesgos muy característicos derivados del hecho de estar la mayor parte del tiempo en el mar. Este hecho y además, el estar expuestos a las inclemencias del tiempo constantemente, con una actividad manual (pesca) muy artesanal en la mayor parte de los casos, hace que la búsqueda de un modelo de gestión, entre los existentes posibles, es poco menos que imposible, y su aplicación práctica, todavía más.

En general, se ha visto que las inspecciones realizadas, las cuales están básicamente, dirigidas a detectar desviaciones en aspectos estructurales, sanitarios y de emergencia (falta de alojamientos, cocinas, agua potable, lugares de descanso, botiquines, salvavidas, bengalas, etc.), han permitido, de paso, comprobar que es necesario abarcar muchos aspectos preventivos como son:

- Existencia de Planes de Prevención que desarrollen todo lo que se tiene que aplicar para mejorar la prevención.
- Realización de estudios de riesgos específicos por puesto de trabajo.
- Formación e información sobre riesgos laborales más completa y actualizada.
- Realización de mejoras en los propios barcos (maquinaria, cubiertas, etc.) con subvenciones específicas para temas de prevención.
- Estudio de los equipos de protección individual más idóneos y control de su uso, entrega y reposición.
- Procedimientos de trabajo y de emergencia.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Aparte de la necesidad de más inspecciones y que estén más coordinadas entre los distintos organismos implicados, un punto importante es que hace falta, en primer lugar, concienciar más al propio patrón / armador para que dedique más recursos y el tiempo necesario para que todo lo relacionado con la prevención de riesgos laborales esté perfectamente al día.

Por otra parte, la preocupación que supone el elevado riesgo de esta profesión, se refleja en la información recogida en los grupos de discusión de las esposas de marineros, que confirman que las prioridades vienen marcadas por el peligro de hundimiento debido al mal tiempo y la continuidad económica por la escasez de pesca y otros problemas asociados. También, otros problemas de salud derivados (infartos, etc.), preocupan en todo el entorno familiar y su prevención tendría que incrementarse de alguna manera, aunque es complicado con los esquemas actuales.

En varias inspecciones y visitas realizadas a embarcaciones, a Cofradías de Pescadores, etc., se volvió a comprobar sobre el terreno que, normalmente, se trata de embarcaciones con una cierta antigüedad y con unas condiciones de seguridad muy bajas.



Si a todo lo anterior, le añadimos diferentes factores específicos de la actividad pesquera en el mar como son:

- **Unas jornadas excesivamente largas que producen fatiga en los marineros.**
- **Una evidente limitación del espacio para el trabajo.**
- **El movimiento permanente en el medio marino.**
- **La nula planificación de los trabajos.**
- **El mal estado de la maquinaria, instalaciones y aparejos de algunas embarcaciones.**
- **Y sobre todo, la falta de formación y los problemas de idioma en el caso de extranjeros.**

Ello explica, en parte, la elevada tasa de siniestralidad que presenta la pesca de bajura y nos deja constancia de la urgente necesidad de gestionar, de un modo más efectivo, la prevención de riesgos laborales en este sector.

De todo el análisis efectuado, concluimos en que la implantación de sistemas preventivos eficaces no es tarea fácil en este tipo de embarcaciones, en parte, por su limitación de medios para implantar las acciones preventivas, hoy por hoy.

Hay que tener muy en cuenta, así mismo, la singularidad del medio donde se realiza el trabajo (caracterizado por sus duras condiciones, por la realización del trabajo en un espacio limitado, por la sensación de soledad, por las duras características medioambientales del trabajo en el mar, por la larga jornada de trabajo, por la escasez de capturas en muchas mareas, etc.), para determinar la importancia y urgencia en la determinación e implantación de los medios adecuados, que garanticen la salud y seguridad en las condiciones de trabajo de los ocupantes de las embarcaciones.

Con este primer resultado, se ha proseguido el estudio con un profundo análisis de la legislación actual y de los actuales modelos de gestión de la prevención, para poder llegar a una propuesta final como resultado de este proyecto.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

1.4.4. Modelos posibles

Con el fin de cumplir con el deber de protección y prevención de riesgos laborales, indicado en la Ley de Prevención de riesgos laborales 31/1995, capítulo IV, artículo 30, el empresario (armador) debería adoptar cuantas medidas sean requeridas o necesarias para poder desarrollar las distintas actividades preventivas de una manera efectiva.

Según el citado capítulo IV de la Ley de Prevención y otras legislaciones específicas, como el RD 39/1997, en su capítulo III, se puede efectuar la organización de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas con arreglo a diferentes modalidades.

Es decir, el empresario (armador) se tendría que apoyar en una estructura concreta, dentro del marco que se define y se permite en la legislación vigente, esto es, en estas leyes:

■ Ley 31/1995	Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
■ RD 39/1997 y RD 604/2006	Reglamento de los Servicios de Prevención.
■ RD 54/2003	Reforma del marco normativo.
■ RD 171/2004	Coordinación de Actividades Empresariales.
■ Otros Reglamentos	Reglamentos específicos en materia de Prevención de Riesgos Laborales.

Para conseguir el objetivo final de:

Implantar una cultura preventiva y reducir la siniestralidad en el sector.

Con la aplicación de un modelo preventivo adaptado a esta modalidad de pesca de bajura que permita, un autocontrol y una evaluación de cada barco en todas las materias relativas a seguridad y salud.

Para definir primeramente, cuál podría ser el Sistema de gestión más adecuado a cada caso particular, se tendrán presentes estos puntos de partida:

1. En primer lugar, hay que QUERER implantar los objetivos perseguidos. Los dueños y mandos, deben de actuar de acuerdo a las exigencias reglamentarias, pero además deberían entender su valor y su contribución al buen funcionamiento del conjunto de la actividad. Una definición clara de compromisos y objetivos contribuirá a tal empeño y un buen asesoramiento externo debería ayudar a descubrirlo.

2. En segundo lugar y en coherencia con lo anterior, hay que PODER hacerlo, o sea, es necesario disponer de los recursos necesarios tanto materiales como organizacionales para conducir el proyecto a buen término, aprovechando en gran medida los medios con los que la empresa cuenta.

3. En tercer lugar, hay que SABER aplicarlo, siendo necesarios los conocimientos y la experiencia práctica en materia preventiva, acorde con las características de la embarcación y riesgos laborales a los que debe enfrentarse.

4. Finalmente, hay también que poder DEMOSTRAR, interna y externamente que lo que estamos haciendo, además de cumplir la legalidad, es útil personal y colectivamente para todos los miembros de la organización. Sólo así, los cambios de actitudes serán favorables a la mejora de las condiciones de trabajo y a los intereses empresariales, asentando una verdadera cultura preventiva.

El sistema de Prevención de Riesgos Laborales, de acuerdo con la legislación, ha de estar debidamente documentado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Por todo lo expuesto, e independientemente del tamaño de su/s embarcaciones, el armador debería comenzar decidiendo de qué forma va a organizar la prevención en las mismas.

A continuación, se incluye un cuadro resumen de las diferentes modalidades de organización de la prevención existentes para que se pueda valorar la opción que podría ajustarse mejor a las características de cada embarcación, suponiendo que no existiesen dificultades anexas.

¿QUE MODALIDADES DE ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN EXISTEN?

La LPRL (Ley de Prevención de Riesgos Laborales) define 4 posibles modalidades de organización (que exponemos en el cuadro siguiente), no excluyentes entre sí, siempre y cuando se cumplan los requisitos que se describen a continuación.



	MODALIDADES DE ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN			
	ASUNCIÓN POR EL EMPRESARIO	TRABAJADOR DESIGNADO	SERVICIO PREV. PROPIO	SERVICIO PREV. AJENO
<6 TRABAJADORES	OPCIONAL (no anexo)	OPCIONAL	1. OPCIONAL 2. POR ORDEN AUTORIDAD LABORAL	1. OPCIONAL 2. POR ORDEN AUTORIDAD LABORAL
<500 TRABAJADORES O <250 TRABAJADORES (NO ANEXO I)	NUNCA	OPCIONAL	1. OPCIONAL 2. POR ORDEN AUTORIDAD LABORAL	1. OPCIONAL 2. POR ORDEN AUTORIDAD LABORAL
>500 TRABAJADORES O >250 TRABAJADORES (ANEXO I)	NUNCA	OPCIONAL	OBLIGATORIO	SÓLO FUNCIONES NO ASUMIDAS POR EL S.P. PROPIO

1.4.5. Selección de la modalidad de prevención

Para gestionar la prevención de la pesca de bajura en su faceta de artes menores, teóricamente, se podría optar por una de las tres modalidades de organización que se citan a continuación.

COMO PRIMERA OPCIÓN:

1. Prevención asumida por el armador.

Se podría asumir personalmente la prevención en las embarcaciones, siempre y cuando:

- El armador tenga menos de 6 trabajadores a su cargo.
- El armador desarrolle habitualmente su actividad profesional en la embarcación.
- El armador esté formado adecuadamente en prevención de riesgos laborales.

Aquellas actividades preventivas no asumidas personalmente por el propio armador, deberían cubrirse mediante las opciones que la legislación permite en esos casos. Existen varios casos, como la realización de mediciones higiénicas, estudios ergonómicos o las revisiones de seguridad en puestos faenando, que no podrían llevarse a cabo con los esquemas actuales.

En ningún caso el armador puede asumir la vigilancia de la salud.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

COMO SEGUNDA OPCIÓN:

2. Contrato con un Servicio de Prevención Ajeno (SPA).

El armador podría contratar a uno o varios servicios de prevención ajenos para ocuparse de la actividad preventiva de su embarcación, cuando él personalmente no pueda ocuparse de dicha gestión por falta de una formación mínima requerida.

En cualquier caso, todas aquellas actividades preventivas que no fuesen asumidas por la empresa (armador), deberían concertarse con un SPA.

Es importante que el armador sea consciente de que contratar toda la prevención con un SPA no le exime de sus obligaciones y sus responsabilidades.

El problema es que los Servicios de Prevención, en la actualidad, no tienen los medios para desplazarse a embarcaciones, sin tener que estar toda la jornada en el mar, por lo que no podrían realizar estudios o análisis de las actividades pesqueras en vivo, salvo con la firma de contratos especiales o con un gasto muy elevado (seguros, técnicos,...).

COMO TERCERA OPCIÓN, TENDRÍAMOS:

3. Designación de trabajadores para llevar a cabo la actividad preventiva.

Esta opción, que es la de designar, por parte del armador, a trabajadores para que lleven a cabo la actividad preventiva, siempre que:

- **El empresario no asuma personalmente la actividad preventiva (en empresas de menos de seis trabajadores).**
- **No se constituya un Servicio de prevención propio.**
- **No se concierte la actividad preventiva con un Servicio de prevención ajeno.**

El número de trabajadores designados, su capacidad y formación, los medios que el empresario ponga a su disposición y el tiempo de que dispongan para el desempeño de su actividad deberán ser los necesarios para desarrollar adecuadamente sus funciones, teniendo en cuenta el tamaño de la empresa y los riesgos a los que están expuestos los trabajadores.

En este caso, el armador debería facilitarles el acceso a toda la información y documentación relativa a la seguridad y la salud de los trabajadores. Estos trabajadores no podrían sufrir perjuicio alguno derivado del desempeño de sus actividades relativas a la prevención de los riesgos laborales.

Esta modalidad choca con el hecho de que, como en el primer caso, las embarcaciones tendrían que recurrir, a menudo, a profesionales de Servicios de Prevención para ciertas tareas (mediciones, estudios ergonómicos, etc.) y en la actualidad, hay una imposibilidad manifiesta de dar solución a esto, sin un cambio en el esquema actual.

Existen, no obstante, otras modalidades que se desechan, en principio, para el sector de pesca de bajura- artes menores y que son:

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**



4. Constitución de un Servicio de Prevención propio.

Se deberá constituir un Servicio de Prevención Propio cuando la empresa tenga más de 500 trabajadores o entre 250 y 500 si la actividad es de las consideradas de riesgo (Anexo I). También deberá constituirlo, si así lo exige la Autoridad Laboral.

El Servicio de Prevención Propio debe cubrir al menos dos especialidades y dedicarse de forma exclusiva a la prevención de riesgos laborales en la empresa. Para todo ello, deberán contar con las instalaciones y los medios humanos y materiales necesarios para la realización de esas actividades preventivas que deben desarrollar en la empresa.

Todas aquellas actividades preventivas que no sean asumidas a través del Servicio de Prevención propio deberán ser concertadas con uno o varios servicios de prevención ajenos.

Este caso es totalmente inviable por el tamaño de las empresas y los recursos humanos que tienen habitualmente.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

5. Constitución de un Servicio de Prevención Mancomunado (SPM).

Esta otra modalidad es la formada por varias empresas que comparten sector de actividad o territorio. En el acuerdo de constitución del servicio mancomunado, que se deberá adoptar previa consulta a los representantes legales de los trabajadores de cada una de las empresas afectadas, deberán constar expresamente las condiciones mínimas en que tal servicio de prevención debe desarrollarse.

A todos los efectos tendría las características de un servicio de prevención propio para cada una de las empresas que lo constituyen.

Evidentemente, este esquema sería complicado, pero podría estudiarse su aplicación si se produce un cambio en el marco legislativo y en los esquemas actuales de gestión.



1.5. Conclusiones finales del análisis

Como conclusiones finales, derivadas del análisis previo de las entrevistas cualitativas y de los grupos de discusión, y por otra parte, teniendo en cuenta el resultado del análisis técnico de las modalidades actuales de gestión de la prevención, se han obtenido las siguientes:

- Las modalidades de gestión que existen en la actualidad no pueden aplicarse adecuadamente porque no encajan en los esquemas y modo de operar del sector, entre otros motivos.

- Para poder gestionar eficazmente el sector, primero tendría que realizarse una modificación del marco legislativo de la prevención con creación de nuevas figuras, como Servicio de Prevención del Mar, Servicios Mancomunados especiales para embarcaciones, o soluciones similares.

- Evidentemente, todas las modificaciones se tendrían que consensuar entre Fomento, Trabajo y Agricultura.

- No es admisible que exista un colectivo tan amplio, que tenga lagunas e indefiniciones por falta de guías tan básicas como las que definen lugares de trabajo, características específicas de su actividad, etc.

- De la primera parte del estudio, además, se concluye que se trata de un objetivo prioritario y muy urgente, ya que la seguridad y la salud de muchas personas y el futuro de muchas familias está amenazado si se sigue actuando con los esquemas del pasado, que no dan soluciones a los problemas que se denuncian en este estudio.

En Valencia, 28 Septiembre de 2006

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**



1.6. Anexo A. Entrevistas a inspectores/ médicos del I.S.M. / Guión y resultados

TEMAS GENERALES

- ¿Cuáles son, en líneas generales, sus competencias dentro del I. S. M. (Instituto Social de la Marina)?
- ¿Qué actividades suponen un trato directo con los trabajadores del mar y concretamente, con armadores y demás tripulación de embarcaciones de pesca de bajura?
- ¿Realizan Vds. alguna actividad que requiera visitar las embarcaciones?
- ¿Considera Vd. que tiene medios suficientes para desarrollar las actividades de tipo preventivo (formación,..) o de asistencia sanitaria, inspección,..., en relación con el sector de pesca de bajura?
- ¿Nos puede comentar posibles problemas, que conozca, en la aplicación de la legislación sobre riesgos laborales, en este sector de pesca de bajura? ¿Se está llevando a cabo alguna acción para solucionar esta problemática?
- ¿Existe una buena colaboración entre las diferentes instituciones implicadas en el sector marítimo para la aplicación de la legislación de prevención?
- En su opinión, ¿piensa que el sector de pesca de bajura está mentalizado con la prevención de riesgos laborales?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ACCIDENTES / ENFERMEDADES

- Según los datos que conoce Vd., ¿considera que es habitual en trabajadores de este sector el continuar trabajando después de tener accidentes con lesiones?
- Según la información de la que dispone, ¿considera que este sector produce un número importante de bajas?
- Según su criterio. ¿Cuáles son las principales causas de las bajas que se producen en este sector?
- Según su experiencia. ¿Qué tipos de accidentes y enfermedades son los más comunes?
- ¿En la pesca de bajura, recuerda alguna baja por enfermedad de la que no se haya conocido la causa con seguridad?
- Por su experiencia, ¿es habitual que existan problemas auditivos entre los trabajadores del mar?
- ¿Conoce casos de trabajadores del sector de pesca de bajura que hayan estado de baja por enfermedades de tipo psicológico (estrés, depresión, etc.)?

ACTUACIONES DE MEDICINA PREVENTIVA

• Dirigidas a médicos:

¿Participa en la realización de los reconocimientos médicos previos al embarque o en los reconocimientos periódicos del sector de pesca de bajura y litoral?

¿Cuál es su impresión sobre el grado de realización actual de estos reconocimientos médicos en el sector?

¿Considera que el colectivo del mar está mentalizado en la importancia que supone la realización de los reconocimientos médicos? ¿Quiénes están más mentalizados, los trabajadores o los armadores?

¿Reconoce que en los reconocimientos previos al embarque se dan casos de permitir embarcarse a trabajadores con algún problema médico? ¿Se suelen dar aptos con limitaciones?

¿Cómo realizan la comunicación a los trabajadores de este sector para que se realicen los reconocimientos médicos? ¿O qué procedimiento se utiliza con el personal de pesca de bajura?

¿Todos los procesos de convocatoria, control, gestión de los reconocimientos de salud están informatizados total o parcialmente?

¿Qué tipo de enfermedades (profesionales o no profesionales) han sido las más detectadas en los reconocimientos médicos previos al embarque, en el sector de pesca de bajura, en los últimos doce meses?

¿Tienen protocolos para detectar este tipo de enfermedades con cierta antelación?

¿Cree Ud. que la salud de sus trabajadores ha mejorado o ha empeorado en los últimos años? ¿Y por qué motivo cree que ha sido?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

FORMACIÓN / INFORMACIÓN

¿Conoce si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura y litoral reciben la formación profesional específica que deben de tener?

• Dirigidas a médicos:

¿Conoce si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura y litoral reciben la formación sanitaria que deben de tener?

¿Participa usted en la formación de estos trabajadores del mar, es decir, del sector de pesca de bajura?

• En su opinión, ¿considera que la formación que se imparte a pescadores y a mandos de bajura y litoral, es suficiente para estos colectivos? ¿Qué se podría añadir, en su opinión?

• ¿Tiene documentos archivados relativos a los cursos impartidos? ¿Se controla la asistencia a los mismos?

• Dirigida a técnicos:

En el sector de pesca de bajura, ¿Se ha distribuido información sobre riesgos laborales a los trabajadores? ¿De qué tipo o formato?

OTRAS ACTIVIDADES PREVENTIVAS

• Dirigidas a médicos:

¿Se han realizado estudios epidemiológicos en el sector de pesca de bajura?

¿Se han diseñado campañas de divulgación y prevención sanitarias, con sus resultados?

Desde su punto de vista, ¿cuáles son los principales problemas de salud que han determinado las campañas preventivas del I.S.M. en el sector de pesca de bajura?

¿Ha intervenido en alguna campaña de vacunación del I.S.M.?

¿Estas campañas han sido actuaciones propias o en colaboración con otros organismos?

¿Cuál es la respuesta del sector de la pesca de bajura y litoral?

¿Con los datos que posee, que opinión tiene de estas campañas de vacunación? ¿Son efectivas?

¿Qué incluiría en las campañas de vacunación, bajo su punto de vista?

• Dirigidas a técnicos:

¿Con relación a los botiquines de las embarcaciones de bajura y litoral, tiene la impresión de que se hace un uso correcto y se llevan al día, como resultado de las revisiones anuales?

¿Se incluyen todo tipo de embarcaciones en estas revisiones, con independencia de su tamaño (eslora)?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

OTRAS LABORES DE INSPECCIÓN

• Dirigidas a técnicos:

¿Con qué frecuencia realiza Vd. inspecciones en este sector de pesca de bajura y litoral?

¿Del resultado de la inspección y control de medios sanitarios de embarcaciones de pesca de bajura y litoral, se puede concluir que, en general, se gestionan y mantienen correctamente o, por el contrario, se registran muchas infracciones?

•¿Del resultado de la inspección y control de condiciones higiénicas de embarcaciones de pesca de bajura y litoral, se puede concluir que, en general, se gestionan y mantienen correctamente o, por el contrario, se registran muchas infracciones?

¿Qué otras infracciones o desviaciones se suelen detectar en este tipo de embarcaciones?

¿Qué acciones preventivas considera más prioritarias en la mayor parte de las embarcaciones, según el resultado de las inspecciones?



URGENCIAS A BORDO

- ¿Qué opina de los medios existentes en la actualidad para solventar las urgencias a bordo de las embarcaciones de pesca de bajura?
- ¿Qué tipo de urgencias considera que no estarían cubiertas o tendrían muchas dificultades de atenderse, en alta mar?

GUIÓN DE LA ENTREVISTA A ARMADORES / PATRONES: MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES.-

- Describa, por favor, el tipo de barcos que dispone y del personal que trabaja en los mismos.
- ¿Qué tipo de arte de pesca realizan?
- ¿Cuál es la antigüedad de los barcos?
- ¿Cuánto tiempo permanecen sus barcos en el mar (horas)?
- ¿Qué tiempo transcurre, en general, desde que vuelven de pescar hasta que vuelven a salir de nuevo?
- ¿Cuántos días tienen de descanso (total) a la semana?
- ¿Cómo organiza usted el trabajo diario en su embarcación?
- ¿Cuántas personas trabajan en cada una de sus embarcaciones?
- ¿Qué cargos hay dentro de sus barcos? ¿Cuántas personas hay en cada cargo?
- ¿Hay alguna persona de su empresa que realice su trabajo en tierra?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN.-

Como armador,

- ¿Cómo organiza usted, actualmente el tema de la seguridad y salud en su actividad laboral? ¿Lo lleva usted mismo o tiene contratado este servicio? Si lo tiene contratado ¿Con qué empresa o mutua lo tiene contratado? ¿Qué servicio le ofrecen? ¿Está contento con los resultados de dicha contratación?
- Supongo que usted sabe que tiene obligaciones en materia de prevención ¿Conoce cuáles son esas obligaciones?
- ¿Conoce usted, el contenido de toda aquella legislación sobre riesgos laborales, que le incumbe o le concierne?
- ¿Qué problemática particular presenta la aplicación de la normativa específica del sector?
- ¿Ha recibido usted, algún tipo de formación o asesoramiento en Prevención de Riesgos Laborales? ¿Cuál?
- ¿Qué documentos tiene archivados relativos a prevención?

ACCIDENTES / ENTORNO SEGURO.-

- Conocemos que tanto en su actividad como muchas otras, existen una serie de peligros que pueden afectar a la seguridad y salud de los trabajadores ¿Qué peligros destacaría usted de su actividad diaria?
- ¿Usted ha hecho algo por evitar o reducir dichos peligros? ¿Qué es lo que ha realizado en este sentido?
- ¿En qué tipo de situaciones no saldría a faenar (temporal, embarcación en mal estado, enfermedad de algún trabajador...)?
- Descríbanos, ¿cuál o cuáles han sido los accidentes más graves que han ocurrido en su/s embarcaciones?.
- Y en los últimos años, ¿cuántos accidentes con baja ha tenido? (describir estos accidentes)
- ¿Cuál son los accidentes más habituales, es decir, aquellos que se dan con más frecuencia?
- ¿Desde su punto de vista, cuáles han sido las causas de estos accidentes? (Comente las causas de los accidentes de los últimos dos años)
 - ¿dónde estaba el trabajador?
 - ¿qué ocurrió?
 - ¿a qué cree que fué debido / cuál fue la causa del accidente?
 - ¿qué consecuencias tuvo? (lesiones, pérdidas materiales)
 - ¿qué tarea se estaba realizando en ese momento?
 - ¿cuántas personas se vieron involucradas?
- ¿Considera que se podían haber evitado estos accidentes? (argumente la respuesta)
- ¿Analiza los accidentes que ocurren para determinar las responsabilidades y tomar las medidas correctas para que no se repitan estos accidentes en el futuro?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- Coménteme, por favor, paso por paso lo que se hace en su embarcación cuando ocurre un accidente. Ej: Asistir personalmente al herido, paralizar el trabajo para trasladar al herido a un centro médico...
- ¿Se remiten a la Autoridad Laboral los comunicados oficiales (partes de accidente y enfermedad profesional, etc.)?
- ¿Existe material médico adecuado para realizar los primeros auxilios en caso de accidente? ¿Cree que saben como utilizarlo?
- ¿Quién realizaría los primeros auxilios?

ENFERMEDADES / SALUD.-

- ¿Cuáles son los principales problemas de salud que han afectado a sus trabajadores (enfermedad de todo tipo)?
- ¿Ha tenido algún trabajador de baja por enfermedad profesional (producida por causas laborales)?
- ¿Hay trabajadores que hayan estado de baja por enfermedades de tipo psicológico (estrés, depresión, etc.) o que no se conozca la causa con seguridad?
- ¿Considera que las condiciones de trabajo en su embarcación son saludables? (Ejemplo: nivel de ruido, temperatura, limpieza, etc.)

INSPECCIONES.-

- ¿Han tenido alguna inspección laboral (Trabajo, Industria o Sanidad)?
- ¿Han tenido alguna sanción en los últimos años?

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN.-

- En los últimos años ¿Se han producido mejoras en su embarcación relacionadas con la seguridad y salud de los trabajadores?
- Si se han realizado estas mejoras. ¿Han sido cambios importantes o más bien puntuales?
- ¿Quién / quiénes cree Vd. que deben realizar mejoras o cambios para prevenir sus accidentes?
- ¿Dónde cree que hay que seguir incidiendo para que se reduzcan los accidentes en la pesca de bajura?
- ¿Ha dispuesto de ayudas (subvenciones...) para adecuar el barco con medidas preventivas (pintura antideslizante, extintores, barandillas)?

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL.-

- Protección personal ¿Disponen sus trabajadores de elementos de protección personal? (Guantes, botas de seguridad, salvavidas, ropa de trabajo etc.)¿Tienen la costumbre de utilizarlos? ¿En qué situaciones?

VIGILANCIA DE LA SALUD.-

- ¿Se realizan revisiones de salud periódica a sus trabajadores?
- ¿Se realizan revisiones de salud iniciales a los trabajadores antes de empezar a trabajar?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

INFORMACIÓN / FORMACIÓN.-

- ¿Son informados de alguna manera los trabajadores sobre los riesgos que tienen en su puesto de trabajo? ¿Cómo se les informa?
- ¿Y respecto a las medidas preventivas, se les ha proporcionado información? ¿Sobre qué aspectos?
- ¿Han recibido cursillos sobre primeros auxilios / utilización de maquinaria, etc...? ¿Considera que son útiles los cursos que reciben?
- ¿Considera que necesitarían algún tipo más de formación? ¿Cuál?
- ¿Considera por tanto que saben como realizar su trabajo para no sufrir accidentes? ¿Considera que saben cómo utilizar los utensilios, aparatos, máquinas, con los que trabajan?
- ¿Cree que sus trabajadores saben como actuar en caso de que exista algún accidente (incendio, atrapamiento, hundimiento...)?



GUIÓN DEL GRUPO DE DISCUSIÓN

A continuación, se incluye el guión del Grupo de discusión con mujeres de marineros de pesca de bajura.

La duración de la dinámica de grupo ha tenido una duración aproximada de dos horas.

El contenido fue el siguiente, en cuanto a preguntas de tipo general y otras más concretas relativas al trabajo de sus maridos:

Coméntenos como viven el día a día en sus familias:

- ¿A qué hora sale a trabajar su marido?
- ¿A qué hora vuelve?
- ¿Trabaja todos los días? ¿Cada cuánto tiempo descansa?
- ¿Ustedes se encargan de todo lo relacionado con sus casas, hijos (estudios, trabajos, necesidades de los mismos...) o también lo hacen sus maridos?
- ¿Ustedes trabajan fuera de casa?
- ¿Sus maridos han puesto algún impedimento para que trabajen ustedes fuera de casa?
- ¿Cuántos van en su embarcación? ¿Es suya?
- ¿Siempre es el mismo personal?
- ¿Cuánto tiempo llevan trabajando en este sector? ¿Siempre ha trabajado en la pesca?
- ¿Considera que su marido se ha perdido vivencias familiares importantes (crecimiento de los hijos, aspectos destacados familiares, etc.)?
- ¿El salario de su marido es el único que entra en su casa?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- ¿Con el dinero que reciben mensualmente pueden ahorrar?
- ¿Qué pasa si algún día no obtiene la pesca esperada? ¿Alargan la jornada? ¿Como viven esa situación? ¿Su marido puede llegar a separar el trabajo de la familia? O de lo contrario, ¿hace partícipes a todos de los problemas que ha tenido en el día?
- ¿Temen por las adversidades con las que se encuentran sus maridos diariamente (mal tiempo, no disponibilidad de la embarcación por problemas mecánicos...)? ¿Qué hacen sus maridos cuando a la hora de salir a faenar observan que las condiciones climatológicas no son óptimas? ¿Salen igual porque no queda más remedio? ¿Se quedan en tierra y realizan otro tipo de tareas no habituales a las suyas? ¿Se quedan en sus casas?
- Piensan que sus maridos son conscientes de todos los peligros que entraña su trabajo, el armador hace algo para mejorar las condiciones en las que trabajan los pescadores para evitar que se accidenten?
- ¿Cuáles piensan que son los problemas más graves en el sector pesquero?
- ¿Qué pasa cuando sus maridos están enfermos? ¿salen o no a faenar? ¿Cómo recuperan ese tiempo de inactividad?
- En el caso de sufrir un accidente, ¿cogen la baja? ¿O salen a faenar aunque sus condiciones físicas no son las más apropiadas?
- ¿Qué accidentes son los más frecuentes en la pesca? ¿Ponen remedios o medidas para evitarlos?
- ¿Sus maridos se hacen revisiones médicas? ¿Cada cuánto tiempo? ¿Dónde las realizan?
- Ustedes, ¿están asociadas a alguna asociación/cofradía donde se mire por mejorar las condiciones laborales que se tiene en ese sector?
- En el tiempo que lleva sus maridos trabajando en la pesca ¿piensan que las condiciones de trabajo de estos han mejorado? O de lo contrario, ¿piensan que es un sector a nivel de normas y leyes, por lo tanto ante mejoras, muy abandonado.

· Como mujeres de pescadores que son, ¿qué es lo que peor llevan del trabajo de sus maridos? (las horas que se pasan en el mar, lo sacrificado del trabajo ya que tiene que salir aunque haga mal tiempo, lo poco que ha podido disfrutar de la familia debido a su horario, la falta de seguridad que tienen las embarcaciones, el regreso después de un mal día de trabajo, etc....)

· Alguno de sus hijos ¿quiere seguir con la profesión de su padre? ¿Están de acuerdo sus padres? ¿Se sienten orgullosos de que quieran seguir con la pesca? ¿O les gustaría que tuviesen otro tipo de trabajo?

· Coméntenme algo del Instituto Social de la Marina ¿Han tenido algún problema con la gestión que llevan? ¿Atiende a los problemas que puedan tener sus maridos?, etc...

· Coméntenme algo sobre las Cofradías de Pescadores a las que pertenecen sus maridos. ¿Les asesoran bien? ¿Les ayudan en algo? ¿Están contentas con su actuación frente a sus maridos? ¿Les proporcionan cursos de formación?

RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS A INSPECTORES/ MÉDICOS (CLASIFICADOS POR MATERIAS)

Competencias en el sector de pesca de bajura

Los inspectores y médicos entrevistados cubren distintos perfiles profesionales, en función del organismo público de donde provengan, por lo que sus competencias son distintas.

Así, de los entrevistados contamos con los siguientes perfiles:

A) Inspectores

- *Representación y coordinación de un Grupo de Inspección de Buques Pesqueros desde el Instituto Social de la Marina (ISM)*
- *Representación desde el Área de Salud Laboral del ISM*
- *Inspección de Trabajo*

B) Médicos del Instituto Social de la Marina

A) Inspectores

- *Representación y coordinación de un Grupo de Inspección de Buques Pesqueros desde el ISM*

Estos Grupos de Inspección se han formado a partir de un convenio de colaboración de Abril de 2005, aprobado por tres Ministerios: Trabajo, Fomento y Agricultura, y concretamente desde los organismos:

- Inspección de Trabajo y el ISM (Ministerio de Trabajo)
- Marina Mercante (Ministerio de Fomento)
- Salud Marítima
- Servicios de Pesca (Ministerio de Agricultura)

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

El objetivo del Grupo es el de inspeccionar las condiciones actuales de trabajo, seguridad y vida a bordo en el sector pesquero, concretamente en Buques Pesqueros.

Para ello llevan a cabo acciones como:

- Campañas de concienciación en el sector
- Charlas informativas
- Edición de vídeos sobre seguridad a bordo
- Inspecciones a buques pesqueros.

Tienen previstas 30 inspecciones a modo de experiencias piloto, de las cuales ya se han realizado 15 en las provincias de Cádiz, Alicante y La Coruña, 3 en el mar y 2 en puerto.

Las otras restantes serán en Santander, Tarragona y Almería.

En las inspecciones participan Inspectores de Buques, Inspectores de Trabajo, de Pesca y Médicos del ISM.

Tras dichas inspecciones se elaborará un informe de resultados en el que se plasmarán la situación actual de los buques, respecto a deficiencias en estabilidad y elementos de seguridad (botiquines, elementos de protección individual, acomodamiento de los tripulantes, etc.).

· *Representación desde el Área de Salud Laboral*

Las competencias hacen relación al control directo al tripulante con el fin de que cumpla los requisitos necesarios y legales para su embarque.

· *Inspección de Trabajo*

Las competencias desde este área suponen la vigilancia y control del cumplimiento de la normativa laboral, incluida la normativa en materia de Prevención de Riesgos Laborales (contratos, bajas y altas, seguridad social, desempleo, trabajadores extranjeros y menores, etc.). En la actualidad, la principal tarea se centra en la atención a denuncias.

B) Médicos del ISM

Coordinación del programa de Sanidad Marítima. Realización de actividades preventivas para todos los trabajadores del mar y actividades asistenciales dirigidas al personal de a bordo.

Entre las competencias concretas de su área destacan:

Preventivas:

- Revisión de botiquines: a nivel central. Coordinar las incidencias de las inspecciones y certificar si los botiquines son válidos o no, pero no tiene autoridad para aprobar o no la salida de un barco.
- Formación sanitaria a trabajadores.
- Reconocimientos médicos previos al embarque (preceptivos y obligatorios).
- Elaboración de informes de reclamaciones de aptitud médica: Reclamaciones del pescador / trabajador ante discrepancias con el grado de aptitud otorgado.
- Marcar criterios generales que se aplican en los Centros de Sanidad Marítima y su seguimiento y control.
- Campañas de vacunación.
- Campañas de promoción de la salud.

Asistenciales:

Dirigidas a las personas embarcadas o destinadas en el extranjero.

- Consulta mediante el Centro Radio Médico Español: Asistencia médica a través de radio, sin presencia directa del médico. Si las lesiones o el accidente son muy graves, Salvamento Marítimo se encarga de evacuar al mariner / trabajador.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Para éste caso, es importante la labor formativa específica del responsable del barco, el patrón u otro, designado como responsable sanitario en el barco.

- Atención en el extranjero: a través de los Centros asistenciales con los que cuenta Sanidad Marítima.

Otras:

Colaboración en la edición de la revista del mar en la sección médica.

En ningún caso tiene autoridad inspectora concreta en relación a Prevención de Riesgos Laborales.

Pueden asesorar en acciones puntuales cuando se solicita su colaboración, en acciones procedentes de Sanidad Exterior, de Inspección de Trabajo o de Capitanía Marítima.



· Actividades directas con los trabajadores del mar

A) Inspectores

Desde el Grupo de Inspección de Buques

Desde el ISM, su labor es coordinadora y no entra en contacto directo con los armadores y tripulantes. Sólo coordina los planes de inspección y elabora los informes que pasan a Dirección.

Desde la Representación del Area de Salud Laboral

Es la función que más contacto directo tiene con los trabajadores y es una labor de asistencia. Diariamente, visita el puerto y mantiene conversaciones con los trabajadores, comentando la problemática del trabajo de la noche anterior.

Realiza la labor de asistencia desde varios puntos de vista:

- Al armador y demás tripulación con el fin de que salgan a la mar de forma adecuada y legal.
- Asistencia jurídica
- Asistencia sanitaria, haciendo cumplir que los botiquines estén en regla.

Desde la Inspección de Trabajo

Anteriormente se realizaban visitas en los puertos con el fin de entrar en contacto con los trabajadores. En la actualidad, el trato es semidirecto, a través de las denuncias o accidentes de trabajo, y en el caso de éstas puedan ir a curso, se mantienen conversaciones con las partes implicadas como armadores y demás tripulantes con el fin de poder llegar a conclusiones.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Lleva a cabo respuestas a situaciones críticas u órdenes de servicio (órdenes solicitadas por un organismo como el ISM, un sindicato o Comité de empresa). Son respuestas a actividades rogadas y no de iniciativa de la Inspección de Trabajo.

B) Médicos

Labor que requiera la visita de las embarcaciones

Hasta la fecha no, tiene relación con los marineros en cuanto a la atención a reclamaciones o bien desde los Centros de Sanidad Marítima con las revisiones de la salud.



· Medios disponibles para el desarrollo de actividades preventivas,

Encuestados: Inspectores del Grupo de Inspección de Buques

El inspector consultado considera que sí se cuentan con los medios suficientes.

Para llevar a cabo la inspección es necesaria la visita a las embarcaciones. Así, las labores que el Grupo de Inspección realizan son:

- **Los médicos del Instituto Social de la Marina:** Revisión de los botiquines y alguna labor de asesoramiento.
- **Los Inspectores de Trabajo:** Todas las acciones relacionadas con la prevención de piesgos laborales y salud laboral, esto es, las competencias de seguridad de todo tipo, la revisión de documentos como altas y bajas laborales, revisión de elementos de seguridad (extintores, equipos de protección individual, señalizaciones, etc.).
- **Inspectores de Buques:** Las inspecciones del estado del buque en materia de seguridad.

Desde la Representación del Area de Salud Laboral

Consideran que en la actualidad, tras la creación del Grupo de Inspección, los medios son más adecuados. Así se están llevando a cabo:

- Cursos de Sanidad Marítima, se está obligando a todos los patrones a que realicen cursillos con el fin de que tengan los suficientes conocimientos antes urgencias sanitarias que ocurran a bordo.
- Agilización de los mecanismos burocráticos ante denuncias y sanciones.
- Cursos especializados dirigidos a inspectores.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

No obstante se demandan:

- Más inspecciones, sobre todo en relación a la tenencia obligatoria de botiquines en barcos de pesca de bajura.
- Mayor coordinación entre las autoridades y organismos implicados en el sector (ISM, Autoridades Sanitarias, Consejerías de Trabajo y Pesca de cada Comunidad Autónoma,...).

Desde la Inspección de Trabajo

Desde la creación del Grupo de Inspección (con Inspecciones conjuntas entre Fomento, Trabajo y Agricultura) se han llevado a cabo varias acciones como experiencias piloto (como las de Cádiz, Alicante y La Coruña, comentadas anteriormente), se han suministrado equipos de trabajo a los inspectores de trabajo (chalecos salvavidas, ropa de agua, calzado, guantes...) y se han impartido cursos, no obstante, se reclama el tener los suficientes barcos para poder llevarlas a cabo. El Convenio ha generado muchas expectativas, que esperan se cumplan tal y como de diseñaron y acordaron.

· Problemas en la aplicación de la legislación sobre prevención de riesgos laborales

Inspectores del Grupo de Inspección de Buques

El inspector consultado considera que resulta difícil porque la legislación hay que aplicarla en los propios barcos y entre los trabajadores que los manejan.

En la actualidad, la problemática estriba en que un porcentaje de la flota es antigua, de construcción de madera, lo que supone cubiertas deterioradas, difíciles de limpiar, los alojamientos de la tripulación, o son incómodos o apenas existen como tal, deficiencias en las instalaciones eléctricas....todo ello dificulta el desarrollo de la actividad de forma segura.

No obstante, la flota se está actualizando, con barcos construidos con fibra y materiales más actuales, que facilita el aplicar la normativa y ejercer comportamientos más seguros.



El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Desde la Inspección de Trabajo

Considera que para una adecuada aplicación de la ley, ésta debe ser, como mínimo, controlada la forma de controlar dicha aplicación no es otra que con suficientes inspecciones, necesidad de programar campañas de inspección, desde todas las áreas:

- Inspecciones de buques, pero que hasta el Convenio sólo se hacían cada dos años.
- Inspecciones laborales, en materia de prevención de riesgos laborales, que hasta la fecha no se han realizado, lo que ha repercutido en que algunos armadores y trabajadores, ante la ausencia de inspección (control), no han llevado a cabo conductas seguras, ni utilizado los requisitos mínimos que exige la ley.
- Existencia de vacíos legales específicos para el sector de pesca de bajura. Existe una Ley General de Prevención de Riesgos Laborales, la cual establece disposiciones mínimas de seguridad a bordo en buques de pesca mayores de 15 metros de eslora si son nuevos y de más de 18 metros si son antiguos, por lo que en el caso de pesca de bajura, la mayoría de la flota quedaría fuera de éstas exigencias. En definitiva, necesidad de una normativa específica.
- La presencia continuada en los puertos ayuda a una mejor concienciación de los trabajadores del sector (asesoramiento continuo sobre la ropa a usar, la necesidad de la visibilidad de los extintores, etc.)

“la pesca de bajura es un sector que necesita de una continua inspección”

· Colaboración entre las diferentes instituciones implicadas en la aplicación de la legislación de prevención.

Inspectores

Hasta el convenio aprobado en Abril de 2005, la coordinación entre las diferentes instituciones implicadas resultaba más difícil porque no se actuaba al mismo tiempo. Ahora, ésta colaboración supone una coordinación obligatoria, de forma que toda la información que se genera tras las inspecciones puestas en marcha deberán ser circuladas hacia cada una de las Direcciones Generales (Fomento, Trabajo y Agricultura).

Ahora se obliga que exista un representante de cada uno de estos Ministerios implicados con sus respectivas Direcciones Generales.

No obstante, alguno considera que si bien las experiencias piloto han resultado positivas, cuando finalmente se apliquen los protocolos de actuación, los inspectores deberán estar lo suficientemente motivados e incentivados para ejercer su actividad, día a día y allí donde se encuentran los problemas, cerca del sector.

“saltar a un barco en el mar es un gran riesgo”

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Mentalización con la prevención de riesgos laborales en el sector de pesca de bajura

Inspectores

Consideran que en el sector de pesca de bajura todavía queda mucho por hacer. El trabajador del sector es peculiar, ya que desarrolla su actividad laboral desde hace más de 30 años, tiene hábitos y comportamientos tradicionales, que han sido heredados de sus familiares y son difíciles de cambiar.

La prevención de riesgos laborales y las conductas seguras en el sector pesquero no se pueden implantar por las vías habituales, sino que hay que llevar a cabo acciones que convengan.

Algunos consideran que además, la óptima práctica de control, seguimiento e inspección, ayudará a que el trabajador se mentalice más. No obstante este control debe de ser tanto del trabajador como de los medios seguros que debe llevar un barco.

Médicos

Opinan que todavía no es suficiente, la actitud del marinero es catastrófica y negativa. Para ellos los riesgos laborales son inherentes a su profesión y los trabajadores no toman conciencia de ellos.

No obstante, desde que se llevan realizando las revisiones médicas de forma obligatoria, se observa un cambio respecto a las condiciones de salud de los trabajadores del mar.

· La continuidad del trabajo tras sufrir accidentes con lesiones / bajas laborales

Inspectores

En principio es un dato del que se sabe poco, pues el ISM no es autoridad sanitaria y no le compete el control estadístico de altas y bajas laborales (estos datos se conocen a través de las mutuas y éstos, a su vez, del Instituto de la Seguridad Social), pero por sentido común, se puede imaginar que, dado que muchos marineros trabajan “a la parte” (la remuneración depende de la captura obtenida y se reparte con el armador), con un mínimo de salario o incluso a veces sin él, muchos de ellos no se pueden permitir el estar en situación de baja laboral, por lo que si las lesiones no dificultan su labor, es probable que ocurra tal circunstancia.

Médicos

No puede responder porque no dispone de datos al respecto, sobre bajas laborales o enfermedades. Pueden tener noticia de algunas lesiones a través de los reconocimientos médicos o del centro Radio Médico, pero no formalmente.

Tipos de accidentes y enfermedades más comunes

Los accidentes más comunes mencionados fueron:

- Caídas al mismo nivel / deslizamientos
- Caídas a distinto nivel
- Atrapamientos con redes, cabos, etc.
- Cortes con maquinillas / maquinaria diversa
- Golpes causados por obstáculos en cubierta
- Caídas o golpes por “el barco en continuo movimiento”
- “Hombre al agua”

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Las enfermedades más comunes mencionadas son:

- Dermatitis (piel en continuo contacto con el agua y el salitre)
- Irritación de ojos
- Digestivas
- Respiratorias (causados por la humedad)
- Reuma
- Músculo-esqueléticas (cervicales y espalda)



Problemas auditivos

Es habitual que existan estos problemas debido a que las máquinas y los motores del barco están en continuo funcionamiento durante la actividad laboral.

El centro de trabajo es hostil al respecto, es de tamaño reducido, poco aislado, con alojamientos muy próximos y situados muy cerca de las máquinas.

Bajas debido a enfermedades de origen psicológico

En bajura no es habitual que ocurran, en comparación con pesca litoral, altura y gran altura, debido a que los trabajadores, a pesar de trabajar en un medio hostil, regresan a su casa cada día y mantienen el contacto con su familia y entorno habitual. Tampoco suelen tener problemas de convivencia con otros trabajadores porque suelen ser conocidos de mucho tiempo o pertenecen a la misma familia y eso ayuda a crear un clima de confianza y colaboración.

La única situación que genera estrés es la precariedad económica e inseguridad con la que se enfrentan cada día, dada la escasez de pesca, la alta competencia, los precios del mercado y la ausencia de un sueldo mínimo que garantice su bienestar económico. No obstante, no se conoce que haya podido ser causa de baja.

En bajura podrían darse en trabajadores con poca experiencia en el mar, donde se dan situaciones de no adaptación.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Actuaciones de medicina preventiva

Este bloque de información sólo fue planteado a los médicos.

Participación en reconocimientos médicos

Desde las oficinas centrales del ISM, sólo participan en la elaboración de informes de reclamaciones ante discrepancias por el grado de aptitud otorgado al pescador.

Los reconocimientos médicos se realizan desde los Centros de Sanidad Marítima provinciales o locales

Grado de realización de reconocimientos médicos en pesca de bajura.

En la actualidad se están realizando el 100%, ya que son obligatorios y necesarios para poder embarcar

La periodicidad en el caso de sujetos sanos es:

- Trabajadores menores de 21 años: uno cada dos años
- Trabajadores mayores de 50 años: anuales

Si se detectan problemas o anomalías, la periodicidad cambia pudiendo incluso repetirse los reconocimientos cada 2-3 meses en función de la necesidad de un seguimiento o control.

· Grado de mentalización respecto a los reconocimientos médicos .

SÍ, este colectivo está mentalizado de su importancia y además son obligatorios, por lo que la participación es absoluta.

La mentalización es tanto del marinero como del armado.r

· Embarque con problemas médicos. Aptos con limitaciones.

Esta situación suele ocurrir y se dan los siguientes casos:

Aptos con limitaciones o parcial: Se restringe la actividad en un determinado puesto (p.ej.: No aptos para actividad en el puente o en máquinas...).

Los de 18 años o menos, además no pueden realizar trabajos regularmente nocturnos.

Apto total: Puede realizar la actividad en cualquier puesto o buque.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Comunicación a los trabajadores acerca de los reconocimientos médicos.

Procedimiento de convocatoria.

Mediante carta personalizada al domicilio con acuse de recibo. Se avisa de la fecha del reconocimiento con dos meses de antelación.

El procedimiento de convocatoria, control, gestión de los reconocimientos de salud están totalmente informatizado, excepto la cita previa pero que se va a incluir en breve.

· Enfermedades profesionales detectadas previas al embarque.

Las enfermedades más habituales detectadas son:

· Endocrinas

- Alteración de la nutrición.
- Alteración del colesterol.
- Diabetes de tipo II (causadas por la edad, deficiente alimentación, faltas de ejercicio aeróbico...).

· Circulatorias

- Tensión alta.
- Varices.
- Hemorroides.

· Protocolos para detección de enfermedades profesionales.

Se usan los protocolos de los servicios públicos sanitarios de las CCAA o de las sociedades científicas reconocidas, pero no se cuenta con protocolos específicos.

· Valoración de la mejora de la salud de los trabajadores.

Se considera que ha mejorado como resultado de:

- Los propios reconocimientos médicos, ya que hay un mayor control de la salud.
- Se percibe una mejor preparación de los patrones o los responsables sanitarios de los barcos cuando tienen que informar de algún problema al Centro Radio Médico. Mejora de los cursos de formación sanitaria.
- En el marco del propio reconocimiento médico, la continua educación sanitaria que se lleva a cabo (informando, comentando al marinero...).

El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

· Formación

Formación profesional específica

Inspectores

Los trabajadores del sector de pesca de bajura reciben la formación básica que les permite navegar, la autorización para trabajar en un barco, pero en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales, apenas reciben formación.

En general, se considera que la formación específica no es del todo suficiente, y ahora con el nuevo acuerdo interministerial, se ha propuesto el elaborar e incluir unos módulos específicos sobre riesgos y adaptarlos a cada tipo de pesca, para ello además, se va a pedir colaboración al Ministerio de Educación.

Estos módulos se integrarían como parte de la formación básica con el fin de evitar el rechazo, dado que la dificultad de impartir cursos específicos en PRL radica en la asistencia voluntaria del trabajador, por la falta de interés y tiempo.

Participación en cursos

Tan sólo el Inspector de Trabajo ha impartido cursos y charlas, mayoritariamente sobre Prevención de Riesgos Laborales

Formación sanitaria

Médicos

· La “Formación Profesional Básica”, ya que es un requisito de Marina Mercante para poder embarcar.

Los módulos que se imparten son:

- Supervivencia en la mar
- Seguridad a bordo
- Primeros auxilios
- Incendios
- Conocimientos generales

· La “Formación Sanitaria Específica” para mandos o puestos superior a marino.

- Inicial: Botiquines C.
- Avanzada (para mandos, como el patrón o el responsable sanitario a bordo): Botiquines A y B.

Participación en cursos

En la actualidad, desde la central del ISM:

- Homologar a los centros privados
- Elaborar los manuales para entregar en los cursos (apoyo didáctico)

Desde la Dirección Provincial: Como docente hace algunos años.

Valoración de la Formación

Considera que la información es suficiente. Los manuales que se entregan están consensuados internacionalmente. Ahora, en la Formación Sanitaria Específica se han ampliado algunos módulos sobre Prevención de Riesgos Laborales.

Existe documentación regulada y archivada. Se ha implantado un Certificado de Calidad (ISO 9000 o similar), con lo que todo el proceso está organizado y estructurado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Distribución de información sobre riesgos laborales

Inspectores

Se ha distribuido información al sector:

- Folletos informativos
- Comunicaciones
- Campañas informativas sobre seguridad.

Este material se distribuye en las Casas del Mar, Cofradías, Asociación de Armadores... de los municipios pesqueros.

Lo han desarrollado y distribuido el ISM y el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo

Uno de los Inspectores considera que hay suficiente información pero lo que ocurre es que no llega a los lugares adecuados, no llega al trabajador.

“Los marineros suelen ser reacios a leer, o incluso muchas veces piensan que a ellos nos le va a pasar, los accidentes en la mar son parte de su trabajo”

La formación con la que cuenta el trabajador en la actualidad es suficiente y supera los estándares internacionales. No obstante, sería necesario implantar los módulos específicos sobre riesgos laborales dentro de la formación básica y seguir incidiendo en los cambios de conductas arraigadas, todo ello unido, además, a la realización de las inspecciones pertinentes que nos sirvan de medio de control de las acciones desarrolladas.



El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Otras actividades preventivas

Médicos

Estudios epidemiológicos

Se han realizado a nivel provincial o local. Sobre varios temas: diabetes, tuberculosis, efectos de ruido, etc.

En función de estos estudios se planifican las campañas preventivas.

Campañas de divulgación y prevención sanitarias.

Como resultado de los estudios realizados se han llevado a cabo de dos formas:

· Sobre prevención de patologías, entre otras:

- Sexuales
- Alcoholismo
- Tuberculosis
- Paludismo
- Seguridad a bordo
- Seguridad en cubierta
- ...

· Sobre recursos del sistema: Con el objeto de comunicar que se usen los recursos del ISM a disposición del trabajador:

- Reconocimientos médicos
- Uso adecuado del botiquín
- Sobre el Centro Radio Médico
- Barcos hospital
- Buque de la Costera para zona norte

Estas últimas campañas tienen como objetivo el desterrar la imagen "inspectora" y concienciar y mentalizar para la mejora de la salud con el uso de estos recursos.

· Principales problemas de salud que han determinado las campañas preventivas del I.S.M.

Las campañas preventivas no se hacen por la cantidad o frecuencia de la enfermedad, sino por la repercusión o consecuencias posibles en la salud de las enfermedades. Serían las mencionadas anteriormente (pregunta anterior).



El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

· Campañas de vacunación

Estas campañas el I.S.M. las realiza de forma individual y en colaboración con otros organismos, como Servicios Públicos de Salud de cada CCAA, con Sanidad Exterior (que depende del Ministerio de Sanidad) y con el Instituto Nacional de Consumo.

Valoración de Campañas de Vacunación

El ámbito de actuación de las campañas de vacunación es provincial o local.

La aceptación es muy buena porque se incide mucho, ya que la repercusión puede ser muy grave entre todos los trabajadores de un barco.

El trabajador está concienciado, se le facilita el cómo y el cuándo vacunarse (normalmente se realizan durante las paradas biológicas).

La participación es muy alta, por encima del 75% de público potencial a vacunarse en cada una de las zonas donde se lanza la campaña, aunque la frecuencia de dichas campañas no es muy alta porque están cubiertos por las propias campañas de los Servicios Sanitarios Públicos.

En algunos casos, tras una campaña masiva, en lugar de volver a lanzarla, lo que se hace es reforzar en aquellas zonas con mayor problemática, siempre y cuando exista un proyecto que lo justifique y sea aprobado por el ISM.

El refuerzo de una campaña concreta de vacunación lo demandan los médicos de cada centro sanitario.

¿Qué se debería incluir en las Campañas de Vacunación?

Nada más, el proceso que se lleva a cabo es adecuado, la valoración de las acciones es continua y dinámica, los posibles cambios a introducir se actualizan día a día.

Incluso campañas novedosas que han funcionado bien en una zona, se pueden implantar en otras.

Uso de botiquines y actualización

Inspectores

Hasta la fecha las inspecciones al respecto resultaban deficientes por la falta de medios y apenas se hacían. Lo normal era que el armador o el patrón desplazara el botiquín hasta la Casa del Mar para su revisión, con lo que, o bien se olvidaba, o bien el responsable se encargaba de que fuera en perfectas condiciones, dando pie a la picaresca, cuando la realidad era que no estaban en adecuadas condiciones durante su permanencia en el barco.

En general, no se hace un uso correcto de los botiquines, son habituales deficiencias como sustitución de medicamentos por otros no autorizados, existencia de medicamentos caducados, o que no han sido inspeccionados.

Ahora con el nuevo convenio y las nuevas inspecciones que se están desarrollando, con la visita obligada al barco, se prevé que se aplique con mayor rigor la legislación vigente y las diferentes deficiencias se vayan subsanando.

Las revisiones que están previstas que se realicen incluyen a todo tipo de embarcaciones de pesca, con independencia de su tamaño (eslora).

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Otras labores de inspección

Inspectores

Frecuencia de las labores de inspección

Hasta este momento, con el nuevo acuerdo interministerial, las inspecciones no eran muy frecuentes, no se realizaban según un plan estructurado o de forma regular. El Ministerio de Trabajo las realizaba pero como algo rutinario y sin apenas medios (un barco, personal con poca formación o preparación, o con poca inquietud al respecto).

Desde Inspección de Trabajo, prácticamente las inspecciones de trabajo son nulas. La mayor parte de la labor se limita a vehicular las denuncias que se producen y que en muchos casos no llevan a buen término por falta de personal o personal poco especializado en el mar.

Ahora se espera que se establezca un plan de inspección continua y estable, aunque de momento se está a la espera de los resultados que se obtengan con las 30 inspecciones piloto. Para ver cómo se va a desarrollar o aplicar de forma concreta.

En las inspecciones pilotos que se están llevando a cabo se cuentan con mejores medios como:

- La colaboración de la Guardia Civil y de Salvamento del Mar.
- Equipos de trabajo formados por médicos del ISM, inspectores de buques y del Mº de Trabajo. Estos se desplazan en el mismo barco hacia las zonas donde se llevarán a cabo las inspecciones in situ. El Centro de Seguimiento Pesquero sitúa las coordenadas donde se sitúan los barcos para que los equipos acudan a realizar la inspección.

· Gestión de las inspecciones. Infracciones

Con las inspecciones anteriores existía una importante “laguna de información” al respecto.

Con las inspecciones piloto de ahora se han detectado muchas infracciones, sobre todo en las embarcaciones de madera, antiguas, y además, en pesca de bajura:

- alojamientos no adecuados
- ausencia de cocina
- de agua potable
- falta de lugares específicos para el descanso.
- falta de botiquines
- falta de salvavidas o ubicaciones inadecuadas.
- sin pintura deslizante.
- deficiencias en balas, luces de encendido automático.
- señales luminosas caducados (bengalas y cohetes).

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Acciones preventivas prioritarias

En todos los casos se reclama una ley específica para el sector pesquero sobre Prevención de Riesgos Laborales. En la actualidad, se aplica la ley general, que en muchos casos es difícil de adaptar a las exigencias o necesidades del sector.

“A veces sólo el mantenerte de pie ya es un sobreesfuerzo para el cuerpo, tienes que trabajar con ropa mojada, y si no quieres mojarte, te quita movilidad en caso de peligro...”

Entre las medidas concretas propuestas.

- Elaboración de Planes de Prevención.
- Estudios de riesgos por puesto.
- Más formación e información.
- Más inspecciones in situ.
- Curso adecuado y rápido de las sanciones.
- Barcos con adecuadas medidas de seguridad.
- Motivar, incentivar, asesorar y sensibilizar.

· Urgencias a bordo

Medios existentes para solventar las urgencias a bordo

Se considera que ante una urgencia a bordo, los medios y la formación nunca son suficientes para atenderlas, dado que la rapidez es la clave para que realmente puedan ser efectivas.

No obstante, los barcos de bajura están suficientemente atendidos desde los distintos organismos de salvamento, por radio y teléfono, la atención puede ser rápida dado que se encuentran a poca distancia del puerto.

Los medios actuales son:

- Centro Radio Médico
- Helicópteros de Salvamento Marítimo

Además de estas consideraciones, hay que destacar que en la actualidad se está dando un hecho importante, que en muchos casos imposibilita o dificulta el servicio de atención y urgencia a los trabajadores. Los patrones/armadores, con el uso de sus teléfonos móviles (con lo que uso de la radio por ejemplo se reduce para evitar ser localizados por otros barcos competidores) ha llevado a que se habitúen a este medio, hasta el punto de que olvidan el uso de los cauces normales, como el Centro Radio Médico o Salvamento Marítimo ante urgencias y usan su propio móvil, pensando que la ayuda será más rápida. Llamen a su mutua o a su médico particular y no son conscientes que en algunos casos se ha perdido un tiempo importante, por lo que se dificulta el rescate o ayuda de Salvamento Marítimo.

En la misma línea, las dificultades ante las atenciones médicas se agravan porque el patrón o responsable sanitario del barco no hace uso, en muchos casos, de los recursos del sistema como, por ejemplo, la ayuda que puede ofrecer el Centro Radio Médico (el cual dispone de todos los historiales médicos) o el utilizar las plantillas de identificación de lesiones de las que disponen o deberían disponer todos los barcos (estas plantillas permiten identificar y localizar de forma rápida y siguiendo las instrucciones del médico de Centro, el tipo de lesión).

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Urgencias con mayor dificultad de atención

De forma unánime, todos coinciden en destacar como urgencias a bordo con una mayor dificultad de atención, las siguientes:

- Los incendios.
- Las amputaciones.
- Los infartos.



Resultados

Entrevistas a armadores

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS A ARMADORES

Descripción de medios humanos y materiales

· Barcos y trabajadores

De las 6 entrevistas realizadas, el número medio de barcos y tripulantes es:

· Zona Cádiz (Barbate)

2 armadores
Número medio de barcos: 1
Número de tripulantes (incluido el propio armador): 20 tripulantes
Tipo de arte: arrastre bajura
Número medio de años por barco: 30-40 años

· Zona Valencia (Cullera)

1 armador
Número medio de barcos: 1
Número de tripulantes (incluido el propio armador): 2 tripulantes
Tipo de arte: bajura arte menor
Número medio de años por barco: 7 años

· Zona Alicante (Santa Pola)

3 armadores
Número medio de barcos: 1
Número de tripulantes (incluidos el propio armador): 1 barco: 2 tripulantes / 2 barcos: 6 tripulantes
(Lo normal en Santa Pola es una media de 2-3 tripulantes)
Tipo de arte: bajura (sin especificar)
Número medio de años por barco: 3-4 años



El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

· Tiempo dedicado a la actividad profesional en pesca de bajura

· De media, el tiempo dedicado a la actividad profesional depende de la zona, pero como media realizan jornadas de unas 10 horas, distribuidas entre labores específicas en el mar (pesca) y de preparación de la captura (separación del pescado, embalaje, etc.).

· Suelen embarcar entre las 4 y las 6 de la madrugada y regresan a puerto entre las 14:00 y las 16:00 horas, por lo que descansan entre 10 y 12 horas.

· Se trabaja de lunes a viernes, desde las 18:00 horas del viernes hasta las 4:00 horas del lunes (en el caso de Cádiz, por disposiciones de la Junta de Andalucía, hasta las 12:00 de la noche del domingo). Descansan Sábados y Domingos.

· Organización del trabajo diario en el barco

· En general, se trata de un trabajo diario rutinario, donde cada trabajador tiene su desempeño claro, casi siempre se dedican a la misma labor, lo que garantiza practicidad exenta de problemas.

· Normalmente, antes de comenzar la pesca, se realiza la preparación de las artes y los luceros que se encargan de localizar la pesca.

· Los cargos dentro de los barcos dependen del número total de tripulantes:

· Barcos con 1-2 tripulantes

La labor se reparte entre ellos, pero siempre el patrón es el que lleva el timón y las directrices general de mando.

· Barcos con 6-7 tripulantes

1-2 patrones
2-3 encargados de máquinas
2 mecánicos
1 redero
Resto marineros con desempeño básico no es especializado

· Barcos con 19-20 tripulantes

1 patrón
1 patrón de puente / timonel (labor de confianza del timón)
1 patrón de pesca / técnico (indica dónde y cómo tirar las redes)
2 responsable / técnico de las artes (redes, argollas, jaretas...)
3 encargados de las neveras
1-2 luceros (encargado de localizar la pesca)
2 responsable de máquinas
1 cocinero
Resto marineros con desempeño básico no es especializado

El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.



Organización de la prevención.

En la actualidad, el armador organiza la prevención de riesgos laborales, desde varios puntos de vista:

· Utilizando medios e instrumentos en el barco exigibles por la ley: Inspecciones

- Revisión anual del barco
- Existencia de botiquín en regla
- Chalecos salvavidas
- Aros/ flotadores
- Bengalas y cohetes.

· Protección a nivel individual y grupal

- Seguro de responsabilidad civil
- Altas en la Seguridad Social
- Certificado de la Revisión Médica Anual que autoriza la embarcación
- Ropa de agua.

· Otras medidas

- Pinturas antideslizantes
- Maquinaria con tecnología avanzada (máquinas sin correas de uso no manual)
- Barcos de fibra y de menor peso (se van eliminando los de construcción de madera).

· Vigilancia constante por parte del Armador

Vigilar, en la medida que la actividad lo permita, que la tripulación tenga cuidado, evitar que se sitúen zonas de alto riesgo, sujetar firmemente los enseres para evitar su desplazamiento o movimiento o que se produzcan roturas de cabos.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

En casi todos los casos, tienen contratados los temas de seguridad y salud con una mutua. El que no, alude a razones económicas.



· Conocimiento de las obligaciones legales. Cumplimiento de la ley.

Todos los armadores coinciden en ser conocedores de la legislación vigente en materia de riesgos laborales, y son conscientes de la necesidad de la ley y de la exigencia por parte de los distintos Organismos, porque con dicha obligatoriedad, en la mayoría de los casos es cuando se evitan los accidentes y posibles daños al trabajador.

No obstante, consideran que la ley debería adaptarse a las condiciones reales que supone trabajar en un medio como el mar. Así comenta que si bien la Ley exige el uso de Equipos de Protección Individual, estos no se adaptan a su labor diaria.

La ropa que en la actualidad usan es la ropa de agua, que protege como su nombre indica, del agua y de la suciedad del pescado y permite la movilidad suficiente para desarrollar las funciones de su puesto, e incluso de situaciones extremas de "hombre al agua", pero no es ropa de seguridad porque ésta pesa, es incómoda, se debería llevar casco, calzado pesado, el chaleco siempre puesto y todo ello no permitiría al marinero trabajar con soltura, entorpecería la libertad de movimientos, estaría más expuesto a los golpes causados por el constante movimiento del barco. Por tanto, les resulta difícil cumplir esas normas en su actividad diaria.

"la ropa que llevamos es ropa de agua, de trabajo, para que no te puedas mojar, puedas recoger las redes en condiciones, no te llenes de pescado y siempre estés limpio, pero no es ropa de seguridad"

"la ropa de seguridad que te exigen dificulta el poder moverte rápido en el barco, dando bandazos, estás en movimiento constantemente, el calzado de seguridad es más pesado ..."

"es que hay cosas que no podemos cumplirlas, el chaleco porque nos molesta, lo llevamos, pero no nos lo ponemos, te impide el trabajo y la libertad de movimientos, es contraproducente.."

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Todo esto unido a que trabajan en un medio, el barco, de dimensiones pequeñas, donde a veces, incluso, no cuenta con el suficiente espacio para guardar los elementos de seguridad mínimos exigidos por la ley (chalecos, flotadores, balsas, etc.). Opinan que es necesario crear un prototipo de barco que permita el almacenar cualquier recurso de seguridad.

"Una cosa es primordial para que se pueda llevar a bordo una buena seguridad, y es que el barco reúna las condiciones para ello y no que sea sólo el hombre el que las tenga"

Algunos armadores opinan que sería aconsejable el contar con una persona a bordo, formada y especializada en riesgos laborales, porque si bien ellos, como armadores y responsables del barco y su tripulación, son los encargados de la seguridad, en muchas ocasiones la labor de pesca que también tienen que realizar les impide llevar a cabo estas otras funciones.

"yo como armador les digo...ten cuidado con ese cabo, cuidado que te vas a dar, que no se te caiga esto...pero a la hora de que ocurra un accidente pueden suceder muchos imprevistos que no controlas, por lo que sería necesario un responsable o técnico en prevención a bordo"

· Accidentes / entorno seguro

Peligros de la actividad diaria

El principal peligro de la actividad diaria mencionado es el mal tiempo, los temporales, porque supone una desestabilización del barco que puede ocasionar:

- Hombre al agua
- Golpes
- Resbalones

Otros peligros mencionados son las colisiones entre embarcaciones o incendios, aunque éstos ocurren con muy baja frecuencia.

Forma de evitar los peligros

La única forma de reducir el peligro del temporal, es la precaución, ir con cuidado, evitar acciones bruscas o arriesgadas, utilizar pinturas antideslizantes para evitar los resbalones y caídas o en el mejor de los casos, el no salir a la mar y quedarse en puerto.

“es que, cómo lo evitas, puedes decirle al marinero ve con cuidado, no vayas con prisas, pero da igual, puede volver a ocurrir”

“quizá tener la cubierta con pintura deslizante para que no resbale y aún así el que no va con precaución, se puede caer”

“preocuparme como patrón que estén concentrados en su trabajo, realizar las maniobras lo mejor posible y si hay que trabajar con mal tiempo, hacer las cosas con mucho cuidado para evitar un accidente”

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Situaciones en las que no se sale a faenar

Las principales razones serían:

- El mal tiempo: Afecta directamente a la seguridad.
- Las circunstancias del mercado: Precios bajos, poca pesca. Tipos de accidentes.

Accidentes más frecuentes

Los accidentes más frecuentes que suelen ocurrir son:

- Golpes con objetos
- Resbalones
- Caídas en cubiertas
- Caídas al agua
- Cortes con maquinaria, cabos sueltos, cabos de maquinillas
- Atrapamientos con redes
- Cortes con cajas de madera.



No obstante, son accidentes que no suelen causar bajas laborales, o si pueden ser graves, no se consideran como tal porque es parte de su actividad diaria.

“un resbalón es algo normal”

“yo he caído al agua, pero no pasó nada”

Accidentes graves

Sólo dos armadores han tenido un accidente grave, porque la mayoría comenta que durante los dos últimos años apenas han ocurrido accidentes graves.

Accidente grave 1: Ocurrió hace años, llevaba 2 o 3 hombres a bordo y la función que tenía, que la hace ahora con una boya de aire, era sujetar uno de los extremos de los cajones del arte, que aguantan el cerco. Ellos iban con el primer extremo del arte lo aguantaba desde una embarcación pequeña hasta que llegaba la embarcación nodriza y sujetaba el otro extremo. Uno de ellos, que iban en esta embarcación, se cayó al agua y ya no apareció más.

El accidente ocurrió porque que el arte (las redes) no salieron en condiciones, salieron viradas y el bote que no podía con el extremo, pesaba y el hombre perdió el equilibrio.

Esto no se pudo evitar porque a veces fallan mecanismos, se sueltan cabos o las redes se pueden liar con el corcho o el carrete ha montado una vuelta...

Accidente grave 2: También ocurrió hace años, se partió el cabo de la maquinilla y sesgó el brazo de un marinero, porque pega latigazos.

Se podía haber evitado si se hubiera controlado mejor el estado del cabo de esa maquinilla.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**



Medidas a adoptar para evitar accidentes

Las medidas a adoptar para que los muchos o pocos accidentes no vuelvan a suceder se resumen en más precaución o en algunos casos contar con tecnología más avanzada, o evitar salir a la mar con mal tiempo.

Por ejemplo, ahora las cuerdas de arrastre no se enrollan de forma manual o las maquinillas se pueden parar en seco a diferencia de antes que aunque se paraban tenían una inercia hasta que se paraba totalmente.

Procedimiento en caso de accidente

El procedimiento a seguir depende del tipo de accidente o de la gravedad.

Si resulta ser un corte o golpe, se suelen dar los primeros auxilios en el barco, y los realiza la persona preparada para ello, que suele ser el patrón o la persona que ha realizado cursillos específicos.

En el barco se cuenta con el botiquín y los medios para poder realizar primeros auxilios.

No obstante, dicen que sea lo que sea, en la actualidad, en bajura, prefieren no arriesgar y dado que suelen estar como mucho a 2-3 horas del puerto, deciden regresar y que sea atendido adecuadamente.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

En este caso utilizan varias vías para avisar a puerto:

- Llaman a Salvamento Marítimo y al Centro Radio Médico, en los casos más graves. Mientras están regresando a puerto, un médico les atiende y el patrón le va informando de los síntomas o de la situación.
- Llaman al 112.
- Llaman a la Mutua.

“yo no me arriesgo, incluso con síntomas en el estómago, yo vuelvo a puerto”

“regresas a puerto avisando a través de los aparatos de radio para que les esté esperando un médico, o bien se solicita un helicóptero o una embarcación más rápida”

“tiene que ser un riesgo muy grande para que venga la patrullera o un helicóptero”

“Normalmente, mientras el barco va a puerto, el médico nos va diciendo lo que tenemos que hacer”

Enfermedades / salud

Principales problemas de salud

Los principales problemas de salud mencionados:

- Lumbalgias y Ciáticas: Producidos la mayoría de los casos por el esfuerzo que supone el mantener el equilibrio.
- Musculares: Por causa de posturas.
- Articulaciones.
- Respiratorios: Producidos por cambios bruscos de temperatura.
- Reumas: Producidos por la humedad.

“es que además de trabajar tenemos que mantener el equilibrio”

“es que son muchas horas al timón y siempre en posturas complicadas y con eso ya te cansas”

“hoy en día de lo que más caen enfermos es por la espalda. Es que en esas condiciones no puedes salir al mar”

Las más frecuentes son las relacionadas con la espalda y el reuma, y suponen muchas bajas laborales.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Valoración de las condiciones de trabajo en el barco

En general se considera que las condiciones del barco no son suficientemente adecuadas, especialmente por la falta de espacio, sobre todo en los más antiguos. Estos son más pequeños y han reservado los espacios para colocar los aperos de pesca, las neveras y apenas han dejado lugares para la comodidad de los tripulantes.

Los más modernos de fibra, están mejor acondicionados, con lugares específicos para el descanso, cocinas o motores en cabinas.

En general no se dan problemas de higiene o limpieza, salvo en las situaciones necesarias en las que limpian el pescado.



· Inspecciones

Las inspecciones más habituales son:

· Sanidad marítima:

Inspección de botiquines, que se realizan en puerto, nunca en los barcos y reconocimientos médicos necesarios para el embarque:

· Inspección de Buques:

Controles en materia de seguridad. Se inspecciona la existencia a bordo de chalecos, salvavidas, extintores, ..., y que también se realizan en puerto, nunca en el barco.

· Inspección desde el Ministerio de Agricultura y Pesca:

Controlar el tipo de pescado capturado, o bien, se controlan los horarios de salida al mar.

No son habituales las inspecciones de trabajo y muchos menos las relacionadas con la prevención de riesgos laborales. Algunos incluso comentan que nunca las han sufrido.

En otros casos, también comentan inspecciones llevadas a cabo por patrullas de la Guardia Civil, en el barco.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Sanciones

Ninguno de los armadores entrevistados ha sufrido una sanción, dicen que, si bien, se sienten controlados e inspeccionados, aunque comentan infracciones, en la actualidad no suelen acabar en sanción.

Algunos comentan que deberían ocurrir con más frecuencia, pero muchas veces la presión por parte de las Autoridades no es suficiente y hacen "la vista gorda".



· Mejoras o cambios en la prevención

Valoración de estas mejoras

Todos los armadores coinciden en que se han producido importantes mejoras en las embarcaciones relacionadas con la seguridad y salud de los trabajadores y mencionan aspectos como:

- Barcos más modernos con existencia de camarotes.
- Maquinaria con tecnología avanzada que evita riesgos y accidentes.
- Artes de pesca de plástico frente a las antiguas de hilo (que se rompían o siempre estaban húmedas).
- Barcos de fibra con cubiertas menos deslizantes y disminución paulatina de los antiguos de madera.
- Barcos con cubiertas protectoras.



El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Otras medidas:

- Más cursos de formación, por lo que los marineros están más preparados.
- Menos cantidad de trabajadores en cada barco.
- Menor rotación de trabajadores, por lo que tienen más experiencia.
- Exigencia de botiquín en el barco. Botiquines más completos.
- Exigencia de los reconocimientos médicos anuales, que influye en una mayor concienciación del trabajador.

A pesar de estas medidas positivas, algunos armadores consideran que a la pesca de bajura le queda mucho que mejorar en comparación con altura o Gran Sol.

Responsabilidad de las mejoras o cambios

Todos coinciden en que la responsabilidad es tanto del armador, que es responsable de la tripulación y se debe concienciar de la necesidad de actuar de una forma segura, como de las Autoridades, que deberían reforzar las inspecciones y, en su caso, las sanciones.

· Donde incidir para reducir los accidentes

Hay que seguir incidiendo en:

- Una mejora constante de las condiciones de las embarcaciones, tanto desde un punto de vista tecnológico, como ergonómico y de comodidad para los trabajadores
- Formación de los trabajadores, cursos específicos y adaptados a la pesca de bajura. Evitar contenidos generales que no aportan nada a un marinero o tripulante experimentado. Cursos más dinámicos y prácticos, con los que evitar el absentismo.
- Adaptación de la Ley sobre Prevención de Riesgos Laborales a la situación laboral de los pescadores de bajura. Equipos de Protección Individual cómodos y que no entorpezcan la labor diaria.
- Mayor número de Inspecciones que evitarían infracciones.

· Ayudas y subvenciones

Se han recibido ayudas para la adquisición de barcos nuevos, barcos de menor tonelaje o de fibra.

Estas han procedido de la Junta de Andalucía o de la Unión Europea.



El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Formación / información

La información sobre los riesgos que tiene su puesto de trabajo o sobre las medidas preventivas a adoptar se les ha facilitado mediante los cursos que realizan durante el año.

Ninguno comenta que exista una información específica sobre riesgos laborales.

- Los cursos habituales recibidos por todos los tripulantes son los que comprende la "Formación Básica" exigible para embarcar, que incluye los módulos de:
 - Supervivencia en la mar
 - Seguridad a bordo
 - Primeros auxilios
 - Incendios
 - Conocimientos generales
- Los mandos superiores o intermedios, como patrones o responsables de puente, reciben Formación Sanitaria Específica, relacionada sobre todo con asistencia sanitaria primaria y con el uso de botiquines y les otorga la responsabilidad sanitaria en el barco.

Consideran que están formados y están de acuerdo en realizarlos porque son necesarios para el desempeño de su actividad. No obstante, reclaman en algunos casos, más cantidad de cursos o cursos más específicos o especializados y más prácticos.

"a los marineros no les han enseñado como tienen que tirarse al mar con un traje de protección"

"son cursos para cubrir el expediente y nada más"

Entre los contenidos demandados, tenemos los siguientes:

- Cursos sobre manejo de nueva tecnología
- Uso de radio
- GPS
- Sanitarios

En general, si bien reciben cursos sobre primeros auxilios o supervivencia en el mar, muchos de los armadores ponen en duda si su tripulación sabría actuar en caso de ocurrir algún accidente, sobre todo los trabajadores con menos experiencia en el mar.

“Sabén como actuar, pero no están del todo preparados”

“muchos saben actuar por instinto, por la experiencia en el mar”

Resultados

Grupos con esposas de marineros

RESULTADOS DE LOS GRUPOS CON ESPOSAS DE MARINEROS

· Descripción de la vida profesional y familiar

Trabajo diario del esposo mariner/armador

- La jornada habitual de los esposos es diaria, de lunes a viernes. Salen de madrugada (3-4 horas de la madrugada) y vuelven al medio día, a primeras horas de la tarde.
- A veces, en función de la cantidad de la captura de esa jornada pueden permanecer más horas y no regresan hasta que han capturado un mínimo que les cubra sus necesidades de venta.
- El descanso se produce en las horas que quedan en puerto y desde la tarde del viernes hasta la madrugada del lunes (sábados y domingos).
- En el barco de sus esposos lo normal es que haya un número de entorno a 2-3 tripulantes. En algunos casos estos trabajadores son siempre los mismos y en otros van rotando en función del trabajo que exista, pues éstos tienen que garantizar su sueldo en cualquier otra actividad.
- En todos los casos menos en uno, los esposos se han dedicado siempre a la misma labor. Profesión heredada de sus padres y para la que sólo se han formado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Dedicación de la esposa durante el trabajo del esposo mariner/armador

- Entre las mujeres asistentes, lo normal es, o bien quedar en casa ejerciendo las labores domésticas y de cuidado de los hijos/ familia, o bien trabajan fuera de casa en trabajos poco cualificados (domésticos) para completar el sueldo del marido.

“Muchas de nosotras vamos a limpiar pisos, por horas, como complemento al sueldo de nuestro maridos, porque no llegamos a mitad de mes muchas veces”

“Es que aquí en Barbate, lo típico de una mujer de mariner es que se case y a su casa, entonces no existe la perspectiva por otro tipo de formación y no tienen la lucha por esa formación, más que nada, porque se casan jóvenes y ya los niños, las cargas familiares, la casa”

- El esposo no suele poner impedimento para que puedan trabajar fuera de casa porque necesitan el sueldo extra, pero en la mayoría de los casos prefieren que se queden en casa al cuidado del hogar y la familia.

Vivencias familiares

- Dentro de lo arriesgado que supone la profesión de mariner/armador, el hecho de dedicarse a pesca de bajura les otorga la ventaja de volver cada día a casa, por lo que no sienten que han perdido vivencias o acontecimientos importantes de su vida familiar

“Aquí en Barbate ha existido siempre lo que llamamos el matriarcado porque el padre estaba siempre en la mar y la educación de los hijos se la ha perdido totalmente. Hoy día pueden estar contentos porque vienen todos los fines de semana, pero antes, cuando estaban en Argelia, venían todos los meses. Ahora sólo hacen el Golfo de Cádiz. Entonces claro, ellos vienen los viernes y salen los domingos por la noche, muchas veces incluso por la tarde, quiere decir que, aunque están muy poco tiempo con los hijos, ahora están más que antes.”

Ingresos en la familia del marinero /armador

· Para la mayoría, el principal sueldo con el que cuentan es el del esposo. Las esposas comentan que no es suficiente y que pasan muchos problemas para poder llegar a final de mes.

· Opinan que la situación actual es distinta a la de hace unos 5 años porque las capturas son menores. Por un lado hay mayor competencia o en otros casos no se respetan las normas sobre el tipo de pescado o cantidades a capturar.

· En otras ocasiones, los menores ingresos son producto de los precios del pescado en la lonja o en los mercados. Ahora son menores con respecto a unos años atrás.

· Comparados con las embarcaciones de arrastre, donde la actividad pesquera está más controlada, las esposas y marineros de bajura se sienten infravalorados y desprotegidos.

· No existen ayudas suficientes ni cuentan con un salario mínimo, por lo que los días en que la captura es poco o incluso nula, no hay ingreso en el hogar. Esos repercuten en que sus esposos se arriesgan a salir al mar, incluso en circunstancias poco aconsejables como cuando ocurre un temporal.

“ellos suelen coger el sueldo por semana y la semana que no cogen pues apenas se llevan nada a casa”.

“pero como no tiene ayudas, es que no paran, porque si paran en mi casa no comemos”.

“Aparte de que esas criaturas han tenido que estar muchas veces desde el lunes hasta el viernes en la mar sin saber lo que es pisar tierra y si pisan tierra es para vender, no para dormir, que si hay que dormir, duermen en el barco. Luego salen por las noches y si llega la hora de la cena, esa cena es un bocadillo. No te creas que puedes decir, bueno, le han dado una cena en condiciones. Las condiciones tampoco son...”.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· El ahorro es un concepto que hoy en día no se plantean, se conforman con poder llegar a final de mes y tener sus deudas y necesidades pagadas.

· Cuando en un día el esposo llega sin pesca a casa, la situación se vive de forma traumática y agobiante, es un sufrimiento diario.

“Es agobiante. Cuando ya llegan dos o tres semanas y no hay pesca es agobiante. Estás todo el tiempo pendiente “¿ya han cogido?, ¿han cogido hoy?”. Date cuenta de que si están tres semanas sin hacer nada quiere decir que ya tienen el mes hecho y que están a dos velas y que tienen que comer”

“No comemos, no comemos desde este sentido, no entra jornal, te tienes que arreglar con el que a lo mejor la semana de antes has previsto o guardado”

· El esposo vive ésta situación de forma angustiada, se obsesiona por el día a día.

“Si, porque se obsesiona con el trabajo .Porque cuando lleva muchos días sin trabajar están de mal humor y todo. Es que los niños tienen que ir al colegio, tienen que tener estudios, tienes que comprarles ropa, tienes que comprarles comida, ya no somos yo y mi marido si no que tienes que depender de ellos para que no les falte de nada y hay veces que la situación es agobiante porque ve que no puede salir por el tiempo, que no puede ganar el jornal...”

· En todos los casos la vivencia que supone la incertidumbre del ingreso familiar es vivida tanto por el marinero como por su esposa. Este la hace partícipe de sus pensamientos.

“No, no mi marido lo comenta en casa y lo hablamos. Se intenta quitar importancia, porque si lo agobias más aún es peor”

Vivencias ante situaciones de peligro

· Ante un temporal o mal tiempo, las esposas viven con angustia la situación porque temen por la vida de sus maridos.

“Yo lo vivo muy mal, porque yo he salido al mar y sé lo que es y sobre todo en invierno. Desde el momento en que sale de casa ya me pongo histérica, y pendiente de a ver si ha pasado algo”

“Yo muchas veces le digo, si ves que la mar está mal prefiero que estés en casa y que pierdas el poco jornal a que te pase algo...”

· Aunque los marineros son conscientes del peligro, en muchas ocasiones se arriesgan y salen al mar.

“En el momento en que llevan mucho tiempo sin salir, en el momento en que ven un poquito de calma, que no es que esté calmada, sino que hay un poquito menos, salen”

· Las mujeres en muchos casos, cuando el marido decide salir al mar, aún en condiciones peligrosas, ellas no lo saben o bien prefieren no insistir y callan.

“Aunque la mayoría de las veces no lo sabemos. Te lo tapan. Te dicen, no, hay un poquito pero se puede trabajar”

“Yo creo que muchas veces nos callamos, la mujer ahí calla mucho. Calla porque sabe que si no va un día, al día siguiente irá..”

· Cuando el marido permanece en puerto, no se suele quedar en casa, siempre busca alguna ocupación, como limpiar el barco, armar las redes, u otras.

· Los peligros más habituales que perciben la esposas en la actualidad en el sector pesquero:

- El mal tiempo.
- La continuidad económica, traducida en: Escasez de pesca, lo que redundaría en ingresos menores. Los precios del mercado que no aumentan, aunque los costes se mantienen (coste del gasoil).

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

“El más grave que yo veo es que la pesca se está terminando, cogen menos, está cada vez más barato, llegará un momento que muchos tipos de pescado se habrán extinguido y llegará un momento que la preocupación será muy grande porque qué vas a hacer entonces”

“Date cuenta que están vendiendo el pescado como hace 10 años atrás...el trabajo del pescador vale lo mismo que 10 años atrás...para lo que ellos hacen de jornal, es una barbaridad”



· Accidentes laborales

· Salvo que el accidente que puedan sufrir sea muy grave o les impida moverse, los esposos suelen salir a faenar.

“Depende de lo que sea, si es un resfriado salen ahora, si es una lumbalgia que no se pueden mover, no, pero si es un resfriado se toman lo que sea y salen”

· No es habitual que cojan la baja laboral.

“Claro, si tuvieras que trabajar para otros si que dirías es que estoy fatal pero aquí así tienes que estar siempre”

“A no ser que sea algo que no puedan ni andar, la baja no está en su cabeza...”

· Los accidentes más frecuentes son caídas y resbalones, golpes en extremidades, atrapamientos con artes, cortes.

· Comentan que la mejor forma de evitar esos riesgos es con una adecuada tecnología y formación específica.

“El tema de la formación sí que sería muy bueno, porque a veces suelen llevar anillos o cosas que se enganchan y no lo saben. Una tontería como eso... No deberían llevarlo”.

· Todos realizan revisiones médicas anuales, porque sin esos certificados no se pueden embarcar. En el caso del grupo de Cullera (Valencia) las revisiones las realiza el médico de la Cofradía. En Barbate (Cádiz) en la Casa del Mar.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

· Valoración actual y futura de la profesión

· Las esposas opinan que las condiciones de trabajo de sus maridos han mejorado. La incorporación de los GPS, el llevar dos aparatos de radio en caso de averías, cursos contra incendios y primeros auxilios, controles e inspecciones técnicas de los barcos....

· No obstante, piensan que el sector de bajura está abandonado, más desfavorecido que otros como altura o Gran Sol. Demandan ayudas como:

- Ayudas para el gasoil
- Ayudas salariales o sueldo mínimo interprofesional
- Ayudas salariales durante las épocas de parada biológica

· Lo que peor llevan las esposas del trabajo de sus maridos:

- Es la escasez de pescado y por tanto la merma de ingresos.
- Algunas además comentan la ausencia de horarios familiares estables.
- El tiempo que pasan fuera del hogar. Aunque regresan el fin de semana o cada día, lo hacen cansados y les queda poco tiempo para solucionar problemas de casa.
- El mal tiempo es algo intrínseco a la profesión, y aunque la sufren, están acostumbradas a la vez que el marinero es más consciente del peligro y se arriesga menos (además en la zona del Mediterráneo los temporales en la mar son menos frecuentes). También se sienten seguras con las medidas de seguridad que llevan los barcos (chalecos, flotadores, bengalas, extintores, botiquines, etc.).

· No son muy optimistas respecto al futuro de la profesión, de hecho a ninguna de ellas les gustaría que sus hijos continuaran con la misma actividad. La tradición familiar, de padres a hijos, va desapareciendo poco a poco.

“Los chavales están teniendo las vivencias de los padres que no tienen dinero y tal. Los chavales ya no tienen la imagen de los padres como antes que venían y veían que traían el fruto.”

· Opinión sobre el Instituto Social de la Marina

- Conocen el organismo porque es el responsable de las revisiones médicas de sus maridos, pero es la única relación que mantienen.
- No suelen acudir a él para ningún tipo de problema o consulta.

· Opinión sobre la Cofradía de Pescadores

- Tiene mayor relación con sus maridos. Les asesoran en materia laboral, informan sobre los cursos a los que tienen que acudir y las fechas de los mismos.
- Opinan que en la medida que pueden y les dejan, ayudan a sus maridos.



Resultados

Cofradías de pescadores.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

RESULTADOS DE LAS ENTREVISTAS EN COFRADÍAS DE PESCADORES

Gestión de la prevención

Los barcos con menos de 15 metros, que hacen pesca artesanal, con una persona por embarcación, no tienen contratada la prevención.

En otras Cofradías, el tema de prevención está más organizado, contratando con varios Servicios de Prevención, que se encargan de todo (evaluar, documentar, formación, etc.).

Se comenta que, estos últimos años, les han venido encima a los armadores o patronos, un sinfín de papeles que tienen que llevar al día, como son, el diario de navegación, contratos, seguros de todo tipo, documentación de recogida de residuos, etc.

Los barcos son inspeccionados por diferentes entidades (Lancha de Guardia Civil, Lancha de la Marina, Seprona, Inspectores del I.S.M., etc.) En las inspecciones se ven los temas de botiquines, medios de salvamento, etc.

El caso es que, bajo la amenaza de las sanciones si no tienen documentos, no les queda otra salida que entrar por el tema, pero supone un coste global que no pueden asumirlo y no lo aceptan bien.

No obstante, la tendencia es que, en la mayor parte de barcos, la Mutua se ocupe de todo lo de prevención, aunque realmente sólo asesora, y en general, se gestiona poco relacionado con estos temas.

Horario laboral

En cuanto a los horarios laborales de los barcos de bajura, se nos indicó que su horario es muy variable, ya que depende del mes, la estación, etc. Algunos días dejan las artes colocadas y vuelven, y en otros, están desde las 5 de la mañana hasta las 6 de la tarde.

Formación

En cuanto a cursos de formación, se hacen básicamente éstos:

- Formación sanitaria, que es más permisiva en cuanto a la obligatoriedad (1 semana).
- Formación básica para supervivencia en el mar, incendios, socorrismo,...que es obligatoria (15 días) en la Escuela Náutico Pesquera.

Esta última formación es obligada para que les emitan las libretas para poder embarcar.

Accidentes

En las artes menores es muy habitual no coger la baja por accidente, salvo temas graves, y seguir trabajando con las medicinas y curas necesarias.

Hay accidentes, pero de poca importancia, y no cogen baja salvo los que ya implican fracturas, lesiones fuertes,

Jubilación

En general, siguen trabajando después de jubilarse.

Es muy habitual vivir al día, sin pensar en el futuro.



Entrevistas

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

1.7. Anexo B. Textos de las entrevistas.

ENTREVISTA PRIMERA

- M: ¿Cuáles son las actividades que realiza actualmente?

- La inspección de trabajo tiene encomendada la función de vigilancia y control de la normativa, incluida la de prevención de riesgos laborales. También laboral, contratos, seguridad social, altas, bajas, desempleo, trabajadores extranjeros, menores... En fin, todo el amplio abanico de la normativa laboral. En teoría, lo que venimos a hacer es vigilar el cumplimiento de toda esta normativa. Actualmente nos reunimos, con el volumen de trabajo que tenemos, y es atender las denuncias... No hay una campaña organizada.

- M: ¿Qué actividades suponen un trato directo con los trabajadores del mar y concretamente, con armadores y demás tripulación de embarcaciones de pesca de bajura?

- Decía que actualmente la actuación mía se ciñe a las denuncias que voy recibiendo, lo cual no me gusta, lo que a mí me gusta es hacer visitas. Cómo hago yo las visitas sería la cuestión. Se me ocurrió que las visitas había que hacerlas en el momento en el que estaban todos los trabajadores a bordo, y que vienen en las condiciones más semejantes a las que tienen en el mar. ¿Cuál es esa hora? La de venta en lonja, pero claro, esas horas son intempestivas, o bien por la tarde o bien por la noche o a primera hora de la mañana. A la hora que tú quieres para hacerlo, a tu modo, jamás. Empecé a visitar a esa hora para entrar en contacto con todos los trabajadores porque la visita, el sentido que tiene, es el de hablar con ellos, si no, no tiene ninguno. El siguiente paso que había que dar era el verles trabajar, ver lo que hacen y "sufrir en mis propias carnes" lo que es. Había que embarcarse. Hubo que hacer cantidad de escritos e historias porque esta inspección no tiene barcos. Teníamos que echar mano de los barcos de Inspección Pesquera de la Junta de Andalucía, que son los que tienen, o bien de la Guardia Civil del Mar o bien del Servicio de Vigilancia Aduanera. De los tres, el que al final accedió a que fuéramos, fue la Guardia Civil del Mar, de esto hace ya años, y en bendita hora porque hice un montón de embarques. Yo elegía el barco y lo abordábamos en el mar, incluso cuando estaban faenando,

con lo que se podía ver el barco, ver a los trabajadores, hacer un chequeo... Esta era la forma hasta que ya, por las necesidades de ahora mismo y porque ya no hay voluntad tampoco, se acabó.

- M: Entonces, actualmente ¿no hay un contacto directo con los armadores ni con los trabajadores?

- El contacto directo diríamos que está en los papeles que puedo tener yo ahora, los de regulación de empleo. En regulación de empleo, en una parada biológica tenemos que informar nosotros, me pongo en contacto con ellos.

- M: Pero hablas con el armador, no con el marinero.

- Otro caso, por ejemplo, el de una denuncia de la dorada, que es un tipo de pesca muy pintoresco. Entonces, lógicamente, tengo que hablar con los delegados de personal, con los trabajadores, con el armador... Atendiendo la orden de servicios, que puede ser una denuncia, un accidente de trabajo..., entonces habrá que hablar con el tripulante, con el armador y con todo el sector involucrado para poder sacar una conclusión.

- M: ¿Pero son siempre como respuesta a denuncias, a situaciones críticas?

- Críticas o bien una orden de servicio.

- M: ¿Una inspección rutinaria?

- No, ojalá fuera una inspección rutinaria. Una orden de servicio no es algo que surge de tu propia iniciativa sino porque te la solicita un organismo, que puede ser el ISM, un sindicato, un Comité de Empresa o un delegado, o bien porque se ha producido un accidente. Es respuesta a actividad rogada, no de iniciativa.

- M: ¿Y eso cada cuánto tiempo se suele hacer?, ¿es habitual?

- Aleatorio. En función de que entre o no la denuncia.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- M: ¿Consideras que tenéis medios suficientes para desarrollar las actividades de tipo preventivo (formación,...) o de asistencia sanitaria, inspección,..., en relación con el sector de pesca de bajura?

- No. En absoluto.

- M: ¿Dónde están las carencias?

- En barcos, sobre todo en barcos. Aquí se ríen y me dicen que yo creo en los Reyes Magos. Yo para poder actuar necesito un barco, entre otras cosas. Equipos de trabajo nos están dando, porque el año pasado, curiosamente antes del convenio de ITEC sobre pesca, en la Conferencia Internacional de la OIT, hubo un acuerdo interministerial. Levantó muchísimas expectativas, era entre el Ministerio de Fomento, Pesca y Trabajo, entre otras pautas se marcaba la inspección, una inspección conjunta. Se hizo un experimento, una prueba piloto que se hizo en noviembre en Cádiz, Alicante y La Coruña. Yo hice mis conclusiones y las remití, pero hasta la fecha no he tenido respuesta.

- M: Entonces necesitáis medios.

- Sí.

- M: Un barco. ¿Alguna cosa más?

- Sí, un barco. Bueno, equipos de trabajo nos han facilitado, todo hay que decirlo, porque nos dieron un curso de formación que yo también impartí, hice de monitor en un centro muy importante que está en Villagarcía de Arosa, provincia de Pontevedra.

- M: ¿En qué consisten esos equipos?

- Un chaleco salvavidas, ropa de agua: calzado, guantes, casco que proteja...

- M: Pero eso es para cuando subís al barco, si no, ¿qué falta hace eso?

- De momento, no podemos subir al barco.

- M: Entonces están sin utilizar. Mientras no haya barco, esos equipos no valen para nada.

- Eso es.

- M: ¿Cuáles son los posibles problemas, que conozcas, en la aplicación de la legislación sobre riesgos laborales, en este sector de pesca de bajura? ¿Se está llevando a cabo alguna acción para solucionar esta problemática?

- En mi conocimiento de cómo es la inspección, yo siempre he entendido lo siguiente, cuando tienes un campo para trabajar lo tienes que priorizar. Establecer un orden de prioridades. Primero a dónde hay que ir, que es donde está el sector peor y luego vas yendo a otros sectores. Yo, rápidamente, me di cuenta en el año 1986 que lo peor es la pesca porque el sector está muy abandonado, ahí solo incide la Inspección de Pesca, pero para unos temas concretos y específicos, obviamente la Inspección de Buques, pero que hacen las inspecciones a su manera porque emiten certificados, pero cada dos años.

Pero yo veía que en el tema laboral, de prevención de riesgos laborales, no se hacían inspecciones y que era ahí donde había que incidir con mayor fuerza y apoyo.

- M: ¿Qué repercusiones tiene eso?

- Es muy curioso, por ejemplo, cuando hablaba de la experiencia piloto que se hizo el año pasado, la gente se asombraba de cómo estaba la flota de pesca y yo decía: "¿pero es que hace falta que se os diga?" Es algo tan obvio como decir, desde el punto de vista estrictamente de prevención de riesgos y laboral, vamos a quitar la Guardia Civil de las carreteras, a ver como funciona la cosa, a ver si por cultura, o por conciencia, o con el paso de los años... a ver si por sí mismo mejora la circulación en las carreteras. Podría ser un caos. En este sector no existe ese temor. Yo cuando empecé a salir en el estrecho con la Guardia Civil del Mar, nos tenían más temor a nosotros que a la Guardia Civil. En principio no sabían ni quienes éramos ni a qué íbamos. Yo sé que actualmente lo que tienen que hacer las empresas es gestionarse su propia prevención, hacer su valoración de riesgos, su planificación y sus cosas. Pero yo creo que eso es un estadio ya más avanzado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- M: Pero sobre todo porque hay una ausencia de ley de normas, de la aplicación de la ley.

- Exacto.

- M: Lo digo porque he estado entrevistando armadores y me han dicho que a ellos nadie les obliga, ni les dice nada. Entonces, uno de los principales problemas sería que no hay una legislación que obligue a los armadores a aplicar la prevención de riesgos.

- A ver, no es exactamente así. No, no. Hay una normativa general que es aplicable a todo el mundo. Lo que sí puedo admitir es que haya vacíos normativos, sobre todo en pesca de bajura, porque el Real Decreto 1216 /1997 establece disposiciones mínimas de seguridad a bordo de buques de pesca pero que sean de más de 15 metros de eslora si son nuevos y de más de 18 metros de eslora si son preexistentes. Con ello, la gran mayoría de la flota la dejan fuera, concretamente la flota de bajura, que aquí, en Galicia, en un estudio que se hizo, era del 90 %. Es un grueso que necesita una normativa específica.

- M: Un barco de bajura, ¿cuántos metros de eslora tiene, por debajo de 15 metros?

- Sí.

- M: Entonces están fuera de la normativa.

- Están fuera de la normativa específica pero no de la normativa general, es decir, sí tienen que hacer su valoración de riesgos, sí se les aplica el Real Decreto sobre equipos de trabajo, equipos de protección individual, señalización, etc. No vale que digan: "como no nos lo dice nadie...". Aunque aplicando la normativa general sí que se podría incurrir en bastantes lagunas.

- M: Entonces, ¿cuál sería la problemática de no aplicarla adecuadamente?

- Yo soy muy autocrítico. Porque no se programan campañas de inspección.

- M: ¿Ese es el principal problema?, ¿por qué?

- Yo tampoco lo entiendo. Yo llevo muchos años en esto y lo he intentado. También hay mucha presión social, dicen.

- M: En el pasado, ¿se han hecho visitas, desde el punto de vista de prevención de riesgos?

- Claro, y se conseguían cosas increíbles. Era una de mis grandes satisfacciones, llegar a convencer con tu presencia continuada en los puertos a la gente. Por ejemplo, en algún puerto, yo me acuerdo de que para la ropa de agua ni siquiera existía normativa, era de color oscuro, y había muchos tipos de pesca que se hacía por la noche. Yo les decía: ¿pero no os dais cuenta de que sería más visible ropa clara por si alguien cae al mar? Pues se van consiguiendo esos cambios. Son cosas muy simples que pueden salvar vidas.

O el hecho de que no hubiera, fuera, extintores contra incendios porque se estropean por el salitre. Si esas cosas se van consiguiendo te provocan una profunda satisfacción. Ese es el sentido. No el hecho de poner una sanción, que a mí no me produce ninguna satisfacción.

- M: ¿Entonces eso ahora mismo no se hace?

- Ahora mismo no.

- M: ¿Y la razón?

- Pues yo estoy disponible y lo saben.

- M: Falta de interés de la administración pública.

- He hecho incluso un protocolo de actuación y de momento no se está aplicando.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

- M: Y por tanto, no hay ninguna opción para solucionar este problema.

- De momento, no. Yo pensaba, cuando escuché que eso se iba a poner en marcha, que así sería y me alegré mucho. Pero vamos, la última visita fue en noviembre, fue de tipo piloto y todavía estoy esperando. Yo creo que es un sector que se merece que esté la Inspección presente en él, simplemente.

- M: ¿Piensas que el sector de pesca de bajura está mentalizado con la prevención de riesgos laborales?

- No, en absoluto. Les suena un poco en la distancia. Queda muchísimo por hacer.



ACCIDENTES / ENFERMEDADES

- M: ¿Es habitual que un trabajador de ese sector continúe trabajando después de haber tenido algún accidente con lesiones?

- Como este tema me interesa, estuve sacando estadísticas. Lo que más me apasiona es el sector pesquero en Galicia, de bajura también, porque es el rey de Europa. Yo he estado trabajando allí. A veces pasa que si te haces un corte sigues trabajando, porque el pescado está ahí y hay que sacarlo. Es un sector muy peculiar.

- M: Pero dependerá también de la lesión.

- Evidentemente.

- M: Pero si es un accidente menor, siguen.

- Siguen trabajando, evidentemente.

- M: ¿Hay un importante número de bajas en este sector?

- Pues es que las estadísticas no son muy fiables. Las que yo manejo aquí, en Cádiz, no son muchas, pero en Galicia sí son muchas bajas.

- M: Pero en Galicia quizás, porque está mucho más profesionalizado.

- Sí.

- M: Y en Cádiz digamos que está un poco más dejado. ¿Porque hay menos tradición pesquera? ¿Porque hay menos producción económica?

- Porque, posiblemente, hay menos producción. Por tradición pesquera no, porque Cádiz la tiene de sobra.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- M: Pero no se puede comparar lo que produce Vigo con lo que produce Cádiz y eso está consecuentemente asociado a una mayor o menor profesionalización.

- Yo pienso que sí.

- M: ¿Cuales son las principales causas de las bajas que se producen en este sector?

- Tampoco tengo datos. Por mi experiencia yo creo los accidentes que se producen más comunes aquí son en el arte, digamos que la ocupación más peligrosa es el arrastre.

- M: ¿Qué es?

- Es un tipo de pesca. Hay varios: el arrastre, el cerco, el palangre, el embaye y otras artes menores como las nasas. El arrastre es peligroso porque se manipulan elementos pesados, hablamos de bajura, como el colador gigante que luego se iza a bordo e implica bastante peligro en la manipulación. Después, la potencia de los motores, porque muchas veces se embarranca abajo la red y pega unos tirones fortísimos, luego tienen que elevar una red muy voluminosa, tienen que ubicar las puertas, colocándose los pórticos de a popa y eso implica unos riesgos para el trabajador de caída al agua, de golpes, etc.

-- M: La de cerco es la de los barcos luceros.

- Eso es. También tiene su peligro, sobre todo en los botes auxiliares que se utilizan.

- M: Hay un riesgo de caída al agua, creo.

- Claro. Muy recientemente hemos tenido un accidente mortal de un hombre que cayó al agua desde el bote de luces.

- M: Esto serían accidentes más vinculados al propio arte de pesca. ¿Otros más comunes, en general, a la pesca en bajura?

- Sobre todo, aparte de hundimientos y aparte de caídas al agua, serían golpes, deslizamientos, se resbalan a bordo, caídas a distinto nivel, caídas al mismo nivel. Nosotros mismos nos hemos caído en el barco, nos hemos caído al agua.

- M: O sea, golpes, cortes...

- Fundamentalmente el riesgo está... Para hacernos una idea, yo siempre lo planteo, en un andamio hay un riesgo evidente, pero el andamio está quieto. En un barco es como estar en una plataforma de trabajo en continuo movimiento y hay que buscar un equilibrio constantemente, de eso es de lo que hay que partir.

- M: El desequilibrio que lleva el desempeño del trabajo. ¿Y enfermedades?

- Lo que yo he podido detectar es, sobre todo, dermatitis y los ojos.

- M: ¿Por la sal?

- Sí, y por el pescado y el manejo de herramientas. La piel siempre está estropeadísima. La mano de un pescador es una mano penosa de ver. Y también los ojos, si te fijas, siempre tienen los ojos muy irritados.

- M: ¿Y reumas o problemas respiratorios?

- Claro, claro. Es más, teniendo en cuenta que muchas veces ellos duermen en cama mojada.

- M: Me comentaba un armador que ellos no se acuestan como quien dice, que se acuestan mojados, o con la ropa, o están hacinados y sudan mucho, y luego está la humedad.

- Claro, fundamentalmente. Claro que sí.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- M: ¿Eso sería una enfermedad profesional?

- Por supuesto.

- M: ¿Hay algún tipo de baja por enfermedad cuya causa con seguridad no se haya conocido?

- No sabría decirte.

- M: ¿Son habituales los problemas auditivos?

- También, sobre todo de la gente que está en máquinas porque el ruido es ensordecedor. Yo me he embarcado también y he tomado películas para saber de qué va el tema. Yo he estado en un arrastrero y para poder entenderme con el patrón hemos tenido que encerrarnos en el puente y a voz en grito. Y el ruido del motor es una cosa de locos.

- M: Y puede llegar a ser enfermedad profesional.

- Sin lugar a dudas.

- M: Los otros tipos de riesgos, los psicológicos o psicosociales, ¿ocurren o no?

- Pues verás, sí. Sí, porque además es una cosa actual. Ha habido casos de acoso por parte del patrón o de otros compañeros. Es una convivencia forzada diaria y de muchas horas al día, y no digamos cuando están en el mar muchos meses. Luego, les ves llegar y piensas que es como un Gran Hermano en bruto. Convivir, además, con tripulaciones de otros países donde hay choques de culturas culinarias, religiosas, sociales.

- M: Pero en bajura esto se da menos.

- Claro, normalmente suele ser cosa de familia o se conocen de toda la vida. Se da menos. El problema de convivencia se da más en la pesca de altura.

- M: ¿Y algún tipo de estrés por estar fuera de casa, por la falta de la convivencia familiar?

- Muchísimo. En bajura menos.

- M: ¿Y la presión económica de no hacer la captura puede generar estrés?

- Sí.

- M: ¿Pero se considera enfermedad?

- Eso será cosa de los médicos de embarque. Cuando yo te digo que sí es porque me llegan denuncias de acoso psicológico y sexual y cada vez llegan más.

- M: ¿En bajura?

- Perdón, te estoy hablando de tierra en general. También me han llegado algunas ya de acoso psicológico.

- M: ¿Pero en bajura? Estamos hablando de bajura todo el tiempo.

- Déjame pensar un momento. La verdad es que en bajura a mí no me ha llegado nada. Van llegando, pero de altura o de litoral.

- M: Donde hay más convivencia forzada.

- Eso es.

- M: La bajura, al ser más familiar, hay menos.

- Sí, sí.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

FORMACIÓN / INFORMACIÓN

- M: ¿Conoces si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura reciben la formación profesional específica que deben de tener?

- Formación profesional, vamos a ver, está regulado por normas, Normas OMI, Instalaciones, Certificado de Competencia de Marinero, el de Patrón... Y luego hay unos cursos específicos, que si no los tienes no puedes embarcarte, como el de lucha contra incendios a nivel básico.

- M: Y el de prevención de riesgos a nivel básico.

- Claro, pero eso es porque lo exigen para poder embarcar.

- M: ¿Quién te lo exige?

- Te lo exige Fomento, OMI que es un organismo marítimo.

- M: ¿El Ministerio de Fomento.

- El Ministerio de Fomento, Capitanía de Inspección de Buques, etc. Ahora, desde el punto de vista laboral, queda mucho, mucho, mucho por hacer, formación en materia de prevención de riesgos laborales tal cual, que la puede dar la empresa a través de un servicio de prevención propio, un servicio de prevención ajeno, yo creo que eso está muy verde.

- M: ¿Cuando hablas de las empresas hablas de los armadores?

- Armadores, sí.

- M: Ellos, normalmente, no tienen contratado el servicio de prevención, van a lo mínimo que pide la ley.

- Sí.

- M: Tú has participado en la formación de los trabajadores de mar, ¿en qué sentido?

- Sí. Les he dado charlas en Tarifa, Algeciras, La Línea... Charlas sobre prevención de riesgos laborales.

- M: ¿Consideras que es suficiente la formación que se imparte a marinería y mandos de bajura?

- No. De prevención de riesgos, no.

- M: ¿Qué faltaría?

- Más cursos, crear foros, encuentros, incluso jornadas.

- M: Eso está muy bien, pero tienes que entender, primero, que habría que hacer un paro biológico. Segundo, que el fin de semana ellos quieren descansar y tercero, si se hace entre semana, ellos no pueden salir a la mar y tendrías que pagarles para que ellos no perdieran el ingreso de ese día.

- Claro, están dando las soluciones ellos mismos.

- M: Abogar a la propia iniciativa y responsabilidad del marinero.

- Tampoco se pueden pedir milagros. Yo creo que la solución es la parada biológica, que a veces es un mes o dos meses. Es un tiempo bueno para aprovecharlo para estas cuestiones.

- M: ¿Alguna deficiencia más en el tipo de formación?

- Yo creo que no. Cuando es contra incendios, por ejemplo, yo conozco los centros de formación y los profesores son muy buenos y el material es bueno. Quizás deberían diseminarlo un poco más y acercarlo a los puertos, unidades móviles.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- M: Si encima hay que desplazarse para recibir el curso, mayor riesgo de que no vayan. Hay que desplazar el curso al lugar.

- Exacto, eso es. Y sobre todo en materia de prevención de riesgos laborales.

- M: Me han hablado de que son cursos muy aburridos y muy teóricos. ¿Quizás con algún tipo de demostración o vídeos?

- Yo no sé qué cursos habrán hecho, pero los que he hecho yo son muy prácticos.

- M: Pues estos que me han dicho no.

- Pues muy mal, tiene que ser sobre todo, práctico.

- M: En el sector de pesca de bajura, ¿se ha distribuido información sobre riesgos laborales a los trabajadores?

- Yo me atrevería a decir que no, muy poca.

- M: Si vieras que el nivel cultural de ese marinero justificara que luego no lo fuera a leer...

- Para nada.

- M: ¿Por qué no se hace?

- Pues porque está el tema un poco abandonado, ya te digo. Hay que retomarlo.

OTRAS ACTIVIDADES PREVENTIVAS

- M: Con relación a los botiquines de las embarcaciones de bajura y litoral, ¿tienes la impresión de que se hace un uso correcto y se llevan al día? ¿Hay revisiones anuales?

- Actualmente quien tiene asumida la competencia de inspeccionar los botiquines son los médicos de Sanidad Marítima. Cuando detectan algún tipo de irregularidad y no les hacen caso, entonces recurren a la Inspección, nos llaman y nosotros vamos. En la pesca de bajura que estamos hablando, los médicos no se desplazan al barco, sino que el armador o el patrón llevan el botiquín a revisar a la Casa del Mar. Tiene que ir el señor por sí mismo, no me suena que haya cartas de recordatorio. Quiero decir que hay un descontrol. Es un conjunto de cosas. Cuando tú haces inspecciones de iniciativa es cuando constatas las cosas. Ir a hacer una revisión de botiquín y ver si tienen todos los medicamentos, ver si tienen la lista de medicamentos.

- M: ¿Pero en el sitio?

- En el sitio. Ver si están o no caducados, etc. Así es como se van corrigiendo las cosas.

- M: Si llevan a propósito el botiquín para que se lo miren, habrá algo de picaresca, lo llenarán en ese momento.

- Exacto.

- M: O sea, que no hay una inspección real.

- En bajura no.

- M: Es el armador o patrón el que tiene que hacerse cargo y muchas veces no lleva el botiquín y nadie se lo exige.

- Eso es.

- M: ¿Se incluyen todo tipo de embarcaciones en estas revisiones, con independencia de su tamaño (eslora)?

- A todo tipo.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

OTRAS LABORES DE INSPECCION

- M: ¿Con qué frecuencia se realizan inspecciones en este sector de pesca de bajura?

- ¿De trabajo? Cero.

- M: No hay inspecciones directas.

- No.

- M: Tú te limitas a vehicular y despachar las incidencias de las denuncias, pero si no hay esa queja, no se va a ver lo que puede pasar.

- Eso es. Por ejemplo, yo tengo que hacer todos los años certificados de seguridad, pero Inspección Laboral no tiene ese contrato, tampoco expiden certificados, con lo cual no pasa nada.

- M: ¿Del resultado de la inspección y control de medios sanitarios de embarcaciones de pesca de bajura y litoral, se puede concluir que, en general, se gestionan y mantienen correctamente o, por el contrario, se registran muchas infracciones?

- Cuando yo las hacía, porque ahora no se hacen, había muchas infracciones.

- M: O sea, aquí hay dos cosas, cuando se hacían había infracciones, ¿de qué tipo?

- Pues que no había botiquín, en bajura hablamos, medicamentos caducados muchísimos, que había que mirar la fecha de caducidad uno a uno, falta de la guía médica del ISM, comprobábamos también si sabían hacer la comunicación con el centro de atención médica, que estaba veinticuatro horas al día, los siete días de la semana, para hacer una consulta, y no sabían. De esa índole.

- M: Eso sucedía cuando se hacía la inspección. ¿Y ahora que no se hace?

- Tengo que ser sincero. La última inspección que he hecho en el mar ha sido en noviembre. Yo no te puedo decir que he detectado esto o lo otro. A lo mejor otro inspector te dice que ha detectado otras cosas.

- M: Con eso quieres decir que puede ser mayor la historia.

- Ahora seguro. Evidentemente. Lo que yo estoy diciendo y por lo que estoy abogando es por ponerme todas las semanas dos días en los puertos.

- M: El problema fundamental es que vosotros no estáis suficientemente incentivados.

- En absoluto.

- M: ¿Alguna desviación más detectada?

- El medio de salvamento, que es importantísimo. Las balsas, los aros o roscos, los flotadores, que llevan una baliza, las luces de encendido automático de seguridad del roscos, que cuando cae al mar se enciende automáticamente para verlo por la noche, eso normalmente no funciona. Los chalecos salvavidas, si están o si están viejos y deteriorados, o si están metidos en un sitio que en caso de emergencia es el último sitio donde vas a entrar a buscar el chaleco salvavidas. Las señales luminosas como bengalas o cohetes, que están caducados.

Si por fin arrancara una campaña para esto, yo creo que sí que se podrían corregir estas cosas. Ya no voy a decir cuestiones estructurales de barco, que son de más alto alcance.

- M: ¿Esto se da también en la zona de Galicia?

- Hablar por compañeros es muy delicado, pero yo diría que exactamente igual.

El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

- M: A pesar de que allí haya una mayor profesionalización.

- No es porque sea el sur de Cádiz, cuidado, que a mí me llaman de Galicia para hacer el plan de pesca, para formar a los inspectores de trabajo gallegos me llaman a mí, o sea que...

- M: Está generalizado, entonces.

- Sí.

- M: ¿Qué acciones preventivas consideras más prioritarias en la mayor parte de las embarcaciones, según el resultado de las inspecciones?

- Como decía mi amigo John en una charla en Sevilla: "Inspección, inspección, inspección".

- M: Es decir, estar encima.

- Sí, pero no con el hacha de guerra. Formando e incentivando, convenciendo, asesorando, motivando, sensibilizando.

- M: Los armadores pedían que hubiera una persona especialista, no un marinero, en prevención de riesgos laborales que fuera con ellos en el barco, ¿cómo lo verías tú eso?

- Genial. Perfecto.

- M: ¿Tú crees que sería viable?

- Yo pienso que sí, de hecho aquí hemos tenido técnicos muy buenos y yo me he formado con ellos y saliendo al mar con ellos, porque la seguridad es dinámica, hay que verlo en el mar, no en el puerto.

- M: Entonces, ¿tú dirías que uno de los problemas principales del sector está en que no se trabaja in situ, con lo que no se ve la problemática, y por el otro lado está el marinero, que no se conciencia?

- Exacto. Yo lo tengo muy claro. Esto es una cosa que en otros sectores de tierra no pasa y que están muy controlados. Entre el técnico de la empresa, el técnico de prevención, la inspección que está encima continuamente... ¿Y por qué no en este sector? Yo lo planteo también públicamente: si no vamos a asumirlo nosotros, que lo asuman otros, pero alguien tiene que asumir ese tipo de control.

El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

URGENCIAS A BORDO

- M: ¿Qué opina de los medios existentes en la actualidad para solventar las urgencias a bordo de las embarcaciones de pesca de bajura?

- Yo, es que el tema de las urgencias a bordo lo planteo al revés. Es terrible porque si, por ejemplo, se propaga un incendio y no lo apagas inmediatamente, ya no hay nada que hacer, estás en el agua. Eso implica una formación bestial y una cantidad de medios a bordo de todos los habidos y por haber, y más. Sería doblar medios y doblar la formación, porque otra cosa... Incluso a nivel sanitario, imagínate que a un señor se le amputa un brazo, como no actúes rápido se va a morir, aunque sea bajura, porque puedes tardar una hora en volver.

- M: Aunque el armador está en contacto continuo con radio, pero en esa hora.

- Ellos tienen que actuar.

- M: Entonces no hay medios suficientes ni de formación ni de...

- Yo creo que no, que haría falta más.

- M: ¿Qué tipo de urgencias consideras que no estarían cubiertas o tendrían muchas dificultades de atenderse en el mar?

- Un incendio sería lo más complicado.

- M: ¿Algo más?

- Un naufragio... no, con un naufragio el barco se hunde y ya está. Pues, un accidente.

- M: ¿De qué tipo?

- Una amputación o un infarto, o algo así que requiere una acción inmediata. Fíjate que en tierra cada vez estamos mejor atendidos sanitariamente y sin embargo en el mar, seguimos igual. Antes, la diferencia no era tan grande y ahora se va aumentando cada vez más.

- M: ¿Por qué?

- Porque están estancados. Porque en bajura dicen que están siempre en contacto con el médico, pero si yo tengo un infarto aquí, lo que tarda en llegar la ambulancia son minutos, pero a ellos les puede tardar en llegar un helicóptero horas, se vea como se vea, y se puede morir ese hombre. Se necesita tal formación...

- M: En todo, en mecánica, ante un asunto médico, una persona con un talante más de sangre fría de solucionar conflictos, todo.

- Y como no es así, sino todo lo contrario, eso genera en el trabajador que no haya un control que deben tener, ellos también se van desanimando de ver cómo está el tema, es la fatalidad, como parte de su trabajo, esa es la conclusión a la que se llega.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

ENTREVISTA SEGUNDA

DESCRIPCIÓN DE MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

¿Qué tipo de pesca haces?

- Pesca de bajura solamente

¿Cuál es la antigüedad del barco?

- El barco que yo tengo es muy antiguo ya, tiene unos 30 años. Estamos en proyecto de cogernos a la normativa europea que viene ahora para desguazarlo y hacer un barco nuevo.

¿Cuántas horas permanece el barco en la mar?

- Ahora en verano suele salir a las 6 de la tarde y se vuelve a las 9 de la mañana. O sea, que suele estar 5 horitas.

Ahora en verano sí, porque las noches son muy cortas y los días son muy largos.

¿Cuánto tiempo pasa desde que vuelven de pescar y vuelven a pescar de nuevo?

- Bueno, pues la vuelta de la pesca es sobre las 9 o las 10 de la mañana y luego se hace la descarga del pescado, se hace la subasta luego hay que preparar, hay que meter las cajas, hacer hielo...y están hasta la una del medio día, a la una y media se da la comida abordo, comemos abordo, y ya los marineros descansan hasta las 7 y media de la tarde o así que salimos a la mar.

¿Y cuántos días salen a la semana y cuantos días tienen de descanso?

- De lunes a viernes, la noche del viernes ya no se pesca.

Entonces, ¿descansan viernes por la noche, sábado y domingo y hasta el lunes a las 6 de la mañana no trabajan?

- No, se sale el domingo a las 12 de la noche, el convenio es a las 12 de la noche del domingo que ya entramos en el lunes lo que pasa es que como aquí el transporte de los marineros se hace todo por mediación de carreteras, vamos, por autobuses, pues de aquí a Cádiz hay una hora, hora y algo, entonces mientras se llega al barco y eso....la hora de salida de la estación de los marineros es a las 10 de la noche el domingo...y mientras se prepara el barco y todo, se sale a la mar a las 12 de la noche.

¿Cómo se organiza el trabajo diario?

- El trabajo diario es una cuestión que ya es una rutina. Los marineros de aquí, llevan muchos años haciendo este trabajo y cada uno sabe lo que tiene que hacer...porque no es un trabajo que cada día hay que cambiar ni nada, es un trabajo que siempre es igual entonces las personas tienen una práctica enorme y no hay problema.

Con lo cual, ¿ellos ya saben lo que tienen que hacer?

- No les tiene ni que mandar nadie...

Entonces, ¿usted no les organiza?

- No, ellos ya saben lo que tienen que hacer.

Me ha dicho que trabajan varias personas, ¿qué cargos hay?

- Los puestos importantes son el de máquinas, el patrón de puentes y el patrón de pesca, que casi siempre somos los armadores.

Entonces, ¿eres tú el patrón de pesca? ¿Sales a la mar también?

- Sí soy yo, si salgo también, sí.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

Luego ¿Los demás son marineros?

- Sí, son marineros pero cada uno es técnico en especialidad

Por ejemplo...

- Pues los que se encargan de cuidar el pescado en las neveras que son los neveros...En Cádiz se está pescando ahora con luz artificial y son los luceros que van en un bote pequeño con 3 luces, luego el timonel.

Pero los luceros, ¿para qué son?

- Para identificar la pesca.

¿Me has dicho el timonel...?

- Luego va un técnico de timón que es el que acompaña al patrón de puente y al patrón de pesca...porque el patrón de pesca tiene que tener manos libres y pensamiento libre para él poder decir darle a babor, a estribor, a izquierda, a derecha... entonces lleva a un hombre en el puente, que nosotros le decimos el timonel, que es un hombre de su confianza de timón, del que lleva el barco, un hombre con una gran responsabilidad, después de los patrones es el hombre que más responsabilidad tiene en los barcos...después del patrón de pesca es el que más responsabilidad tiene.

Entonces, ¿hay marineros, neveros, luceros....que más?

- Los demás ya son marineros.

Y los marineros, ¿qué hacen?

- Cuando las redes se tiran a la mar, se recogen con unos recogedores hidráulicos que son los que tiran de las redes y unos marineros se encargan de tirar...a ver....., la red tiene dos extremos en uno tiene el corcho y en otro va el plomo...hay dos marineros que son especialistas, que ya lo son, que son los que nosotros les decimos estibas (estiba de plomo y estiba de corcho)

Eso ¿qué significa?

- Ponerlo bien, bien puestecito.

Encima del agua...

No, encima del barco, porque en el agua ya se pone sólo, en el barco para que la próxima vez que se tiren las redes al agua, eso son enseres que tienen que servirnos...sin perjudicar a ningún marinero... porque eso puede tirar un marinero a la mar y se pierde o se ahoga o lo mata.

Eso es lo importante...proteger al marinero. O sea lo tiene que extender bien en el barco para que eso vaya ya directamente al mar y no se lleve a nadie detrás.

Y una vez que se tire al mar, ya vaya con la inercia del motor del barco.

Eso algunos de ellos... ¿cuántos?

- Dos en popa, y dos en proa.

Entonces diríamos que hay 4 marineros, timón de técnico hay 5, luces hay 2, neveros cuántos son?

- Ahora en Cádiz se están llevando casi siempre en cubierta, pero vamos, hoy tiene que haber por lo menos 4 o 5 personas responsables de cuidar el pescado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Entonces tenemos ya 15 y los que faltan que serían....?

- Marineros de redes pero no técnicos, que son los que tiran de las redes.

Alguien más...

- El cocinero, pero vamos, como la pesca aquí se está haciendo por la tarde es un bocadillo y hacer un poco de café...que no es lo mismo que en Marruecos que son muchas horas de navegación y tiene que haber un cocinero, que hace una comida sencilla...

¿Hay alguna persona dentro de su grupo que realice su trabajo en tierra?

- No, no..hombre, casi siempre los armadores tenemos un hombre en tierra pero que lo paga el armador que es el técnico redero de redes...que en caso de que se te parta una red es el que se encarga de arreglarlo, pero que eso es un trabajo aparte del armador, no es del barco...

¿Y sólo tienes uno?

- Sí, normalmente es un hombre preparado para estas cosas.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

¿Cómo organizas el tema de la seguridad y la salud en la actividad laboral en el barco?

- Eso es una cosa más importante...ese es un debate que yo lo llevo mucho tiempo planteando y que se debería plantear. Yo creo que deberíamos tener un poquito más de ayuda por parte de la Administración. A mi no me cabe duda de que hoy hemos dado un salto muy importante con el tema del trabajo y la situación de los trabajadores en todos los sectores y nos tiene que quedar muy claro que tiene que haber alguien responsable sobre los riesgos laborales y a mi no me cabe duda, siendo armador como soy, y quizá mis compañeros se molesten porque lo diga, pero creo que todos los barcos tienen que tener una persona formada que sea un técnico en riesgos laborales

¿Y no la tenéis ahora?

- No la tenemos, ahora mismo.

Entonces, ¿qué hacéis?

- Pues luego, cuando ocurre lo que ocurre, como el año pasado, se perdió un hombre y esto no debería pasar porque en los tiempos que estamos viviendo, en el siglo XXI, el avance total que hay en la calidad de vida y en todo, nos hemos quedado atrás.

Entonces, ¿cómo organizáis la prevención aunque sea en plan casero?

- Pues yo, el armador, les digo "ten cuidado con ese cabo que es muy fino y te va a coger o ten cuidado no se te caiga aquello", pero a la hora de que ocurra un accidente, que ocurren muchos e imprevistos pues tenemos que tener una persona responsable, una persona formada con la ayuda de la administración, del armador, de los marineros, prepararlo...a esta persona hay que prepararla para que esté a bordo como un técnico.

Igual que el técnico en redes o en puente....un técnico en prevención...

Yo creo que sería urgente hacerlo.

¿Y por qué no existe? Tú, como responsable de tantas personas, ¿no haces nada o qué haces?

Hombre, todos los barcos tienen contratado un seguro, pero casi siempre, los seguros cuando ocurren accidentes de este tipo se lavan las manos, nos escapamos para donde podemos, pero... que no cabe duda que para mí, yo te lo digo, es una lucha que llevo tiempo pidiendo, que los barcos tienen que tener una persona responsable.

Pero tú, ¿por qué no la tienes?

Porque cuesta dinero y a esta persona hay que formarla, y hay que aportar económicamente la formación de esta persona y una vez que esa persona esté formada debe tener la autoridad competente dentro del barco que si le dice el armador, tu te callas, él diga no, no me callo porque soy responsable de riesgos laborales...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Crees que es difícil esto?

- No creo que sea difícil, es proponérselo, concienciarnos y que los armadores tomen conciencia de esto, pero a parte de eso tiene que haber una responsabilidad por parte de las Administraciones del sector que apoyen totalmente con leyes, y formándolo, y con una ley que le den máxima autoridad para poder intervenir en cualquier accidente en el barco y evitarlo.

Entonces, ¿tú crees que si no es la Administración pública la que pone en marcha este tipo de iniciativa, no se hará nunca?

- No, porque las Administraciones públicas son las que tienen la ley en la mano y son los que pueden decir, ¡eh!, ¡para aquí!, que esto no se hace así...

O sea que tú, como armador, ¿puedes contratar a un técnico, el otro a otro, pero al final cada uno hará lo que quiera y tú lo que quieres es que se haga de una forma institucionalizada, que sea una obligatoriedad?

- Sí, porque al final si yo soy el delegado de riesgos laborales en el barco y el armador dice una cosa, que se le ha ido de las manos y el armador me dice cállate y vuelve la cara para otro lado, pues cuando el delegado se sienta respaldado por las administraciones y que esta cumpliendo con su deber ante la ley y ante sus compañeros dirá, pues el que tiene que callarse es usted, porque esto no se puede hacer así y no se hace.

¿Conoce usted, el contenido de toda aquella legislación sobre riesgos laborales, que le incumbe o le concierne?

- Ese es el problema, que no hay ninguna obligación...

Eso es grave, no.

- Grave no, muy grave

¿Consideras que no hay legislación, ni obligación de aplicar una ley sobre riesgos laborales?

- Hombre, ahora llevamos unos años que debido al alto índice de accidentes laborales que hay en el sector de la industria en nuestro país.

Pero ¿en pesca?

- Sí, han aumentado, lo que ocurre es que los accidentes que ocurren ahora en pesca son más graves que los que ocurrían antes en pesca.

¿Por qué?

- Porque hace 10 o 15 años pocos marineros perdieron la vida en este puerto. Pero en Galicia, sí. Porque tenemos la suerte de no estar en un mar como es el Cantábrico, pero ahora mismo, este año, en diciembre hemos tenido la pérdida de un hombre que era un lucero, se perdió y no se dio con él.

¿Y por qué han aumentado esos accidentes?

Porque la tripulación ha mermado y las nuevas tecnologías son mejores para la calidad de vida, pero tienen más peligro y requieren más formación.

¿Hay más accidentes o más graves?

Hay menos, pero más graves.

¿Ha recibido usted, algún tipo de formación o asesoramiento en Prevención de Riesgos Laborales? ¿Cuál?

Sí, que existe una ley pero aquí se está aplicando pero con guantes de seda... De hace 7 o 8 años para acá, el Instituto Nacional de la Marina les está haciendo cursos a los marineros, de supervivencia..., de abandono de barco,...pero ahí una cosa que a mí me cae muy mal ¿de qué nos sirve que les hagan unos cursos de 15 o 20 días de supervivencia a los marineros si luego en el barco no tienen lo que tienen que tener, no tienen trajes de supervivencia, que debería ser obligatorios, 18 marineros, 18 trajes de supervivencia...

¿Y por qué no los tienes o los compras?

- Porque eso nos lo tendrían que dar, tendría que haber una ayuda por parte de la Administración pública y después de la ayuda, una revisión de que ese material está en lo alto del barco, y una revisión trimestral o anual cuando lo crean conveniente, que lo tienen que controlar.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Y esto por parte de la Administración no se aplica y tú por tu parte tampoco lo aplicas, ¿porque te cuesta dinero?

- Sí

¿No has recibido información de algún tipo sobre riesgos laborales o alguien te obliga?

- Ese es el problema, que tendría que ser una obligatoriedad por parte de las Administraciones...

O sea, que tú a la hora de trabajar en tu barco, ¿nadie te obliga, ni nadie te dice lo que tienes que hacer sobre esto...?

- No. Incluso hay barcos que están yendo al golfo de Cádiz y que llevan marineros que no están englobados en el barco, que son jubilados...y eso no lo controla nadie. Eso hay que controlarlo.



ACCIDENTES / ENTORNO SEGURO

Conocemos que tanto en su actividad como muchas otras, existen una serie de peligros que pueden afectar a la seguridad y salud de los trabajadores, ¿qué peligros destacaría usted de su actividad diaria?

- Uno de los principales peligros que hay es que estamos pescando en el Golfo de Cádiz y como hoy los armadores y patrones de barco tienen unos barcos muy buenos, barcos de poliéster muy fuertes con unas tecnologías muy importantes, para ellos no hay temporales... salen a la mar con partes de temporales de 7 y 8 y salen a la mar, y eso es muy grave.

O sea, que como consideran que el barco es bueno y...

- Y ellos no salen del puente, pero los marineros tienen que salir a cubierta a trabajar y en los botes de luces y eso es un riesgo muy grave.

¿Pero por qué salen?

- Porque quieren comer y ganar dinero...

Y ese riesgo, ¿qué supone?

- De que tiren las redes al agua y las redes se ponen con 3 ó 4 marineros por delante...

Y eso, ¿es riesgo de muerte?

- Muerte segura, sí...

¿Eso es muy grave?

- Muy grave, pues eso está ocurriendo.

¿Ha aumentado ese riesgo?

- Sí, sí, ha aumentado...Tenemos la suerte de que no estamos en el Cantábrico porque si estuviésemos en el Cantábrico, sería ya una cosa horrible.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Y tú crees que eso no pasa en el Cantábrico?

- Sí que pasa, pero lo tienen más regulado que nosotros...

¿Qué más peligros hay?

- Yo creo que el peligro más grande es ese, no se respetan los tiempos, los partes meteorológicos, no hay nadie en los puertos que diga, ¡eh! ¡aquí no se sale!.

Cuándo dices los tiempos, ¿a qué te refieres?

- Al tiempo malo, al clima... Y a lo mejor hay 20 barcos y de esos sólo salen 2 ó 3 valientes y los demás 18 barcos se quedan allí, porque no se puede y no hay nadie allí que controle que salgan o no salgan, que tendría que haber alguien, alguien de la Administración que dijera, ¡eh!, ¡tú quieto aquí!

¿Otros peligros?

- Los peligros cotidianos que te he dicho antes...que estamos agotando tanto el golfo de Cádiz que no hay gente preparada y llevan a jubilados... Eso es un peligro para todos, porque una persona de esas se puede caer cuando el barco va soltando red, andando a 4 nudos. Si una persona de esas se resbala o se cae y lo coge la red, pues es muerte segura...

Otro riesgo importante, de los más importantes es el bote de la luz, porque con un tiempo de fuerza 7 a 8, sueltan el bote de luz que ahí van sólo 2 personas y un barquito que tiene 5 metros y hay olas de 3 y 4 metros, en el barco grande todavía se defienden, pero esos 2 hombres tienen que estar ahí a ver si ven los pescados y el riesgo es de muerte segura también.

Lo principal es lo que yo te dije que las Administraciones, las Autoridades marítimas y los armadores tienen que preocuparse de formar a una persona de riesgos laborales que nadie le ponga trabas, ni armador, ni nadie y que él cumpla con su obligación y con las leyes vigentes para proteger lo mismo al armador, que al patrón, que a los marineros.

Hoy también con el tema del pescado, de cómo se prepara y se trae a la lonja que son con cajas de corcho y no de madera como antes cajas de madera del 41.

¿Y eso es mejor?

- Si es mejor, es mucho mejor.

Fundamentalmente lo importante es la formación de los marineros con las nuevas tecnologías, son barcos que andan mucho, tienen máquinas poderosas, y la formación y la preparación de los marineros tiene que ser fundamental para que no haya ningún accidente...

Pero, ¿hay algún accidente más típico aparte de los anteriores...en el manejo de las redes, cortes, algún tipo de herida...?

- No, eso es lo mínimo...no, porque con los sistemas que tenemos de recogida de redes hoy eso no se produce, tenemos unas máquinas hidráulicas para la recogida del pescado que es un solo marinero el que las maneja y los otros sacan el pescado de la red y luego en la nevera igual... no hay riesgos...El riesgo más inminente que hay es el tema de salir con mala mar, no respetar los tiempos, y que los que más peligro corren son los del bote de luz, porque con un temporal de 7 o 8 el que coge más peligro es el del bote de luz.

Describanos, ¿cuál o cuáles han sido los accidentes más graves que han ocurrido en su/s embarcaciones?

- Nosotros hemos tenido mucha suerte, hemos tenido accidentes pero se han recuperado... El más grave pues, partirse el cabo de la maquinilla y partirle un brazo a un marinero porque eso pega un latigazo, que si le coge la cabeza lo mata.

¿Y por qué pasó?

- Pues en eso influye mucho el tiempo porque las maquinillas que traen ahora los barcos de arriba son muy fuertes, con una potencia de una bomba hidráulica muy potente, si hay un cabo que está un poquito mal, el que revienta es el cabo, no la máquina...pero vamos, son accidentes que no corre peligro la vida de nadie.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Y no suele ocurrir?

- No.

¿Cuál suele ocurrir con más frecuencia?

- Pues ese o que se resbale alguien y se caiga en el barco... porque caerse al agua la gente eso está muy controlado. Hacerse una lesión en un pie, en un brazo, resbalarse, caerse...darse un golpe

¿Suele haber cortes?

- Muy pocos.

El accidente del cabo,... ¿se podía haber evitado?

- Sí, claro, si hubiese una persona que se dedicase a hacer revisiones sobre esto y a controlar estas cosas, pues no ocurrirían...y a los armadores no nos interesa, porque un cabo de greta vale 300 o 400 mil pesetas y si se puede cortar 20 veces y empalmarlo 20 veces aunque sabemos que no es igual pues ...aunque corres el riesgo de que ocurra algo, como no tenemos a nadie que nos diga,... esto no es así.

No tiene medios, no hay obligatoriedad y por tanto vosotros lo dejáis pasar... pero, ¿se podía haber evitado?

- Sí, cuando haya alguien que controle eso sí.

Coménteme, por favor, paso por paso lo que se hace en su embarcación cuando ocurre un accidente...?

- Depende de la gravedad del accidente... si es un accidente que es una cosita chica, una rotura de pierna, un brazo, tratamos de darle los primeros auxilios dentro de lo que hay, porque tampoco hay personas dentro del barco preparados para eso hasta que lo llevemos a puerto. Lo que pasa es que cuando estamos pescando hasta el puerto son 2 horas de navegación....

O sea, ¿que preferís llegar a puerto que arriesgar..?

- Sí.

¿Se remiten, a la Autoridad Laboral, los comunicados oficiales (partes de accidente y enfermedad profesional, etc.)?

- Hombre normalmente eso no se hace, y ese es el problema, porque no hay una responsabilidad y si es una persona responsable, tiene que ser una persona responsable y preparada, y con la legislación en la mano.

O sea, ¿que tú lo llevas a que se cure y ya está... ?

- Sí

¿Existe material médico adecuado para realizar los primeros auxilios en caso de accidente?

- Sí, llevamos un botiquín con inyecciones, pastillas para el corazón, pero para una cosa de primeros auxilios.

¿Cree que saben como utilizarlo?

- Sí, hombre, el patrón de puente y el maquinista que ha estado en una escuela tienen un poquito de conocimiento de ello, pero el resto nada.

¿Tú también?

- Sí, sí

Pero, ¿el resto de marineros no saben?

- No, sólo el patrón de puente y el maquinista. Son los que han tenido un poco de conocimiento de eso en la escuela.

Y los primeros auxilios, ¿quién los hace?

- Siempre los hace el patrón de puente.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENFERMEDADES/SALUD

Problemas de salud , ¿cuáles han tenido tus trabajadores?

- Hombre, depende de la edad de cada marinero... Hace mucho tiempo no se hacía, ahora sí que se hace una revisión médica a los marineros.

¿Quién la hace?

- La Marina, el Instituto Nacional de la Marina, los médicos competentes...

¿Una vez al año?

- No, dos o tres al año porque como hay un paro al medio del año.

¿Un paro por el ciclo biológico?

- Sí. El examen se hace siempre, pero muy normal, análisis de sangre, lo básico...

¿Y qué enfermedades suelen tener los marineros?

- Los marineros que llevan mucho tiempo en la mar tienen las enfermedades habituales del mar... Reuma, de huesos, por el contacto de la humedad, con el agua...Y que los habitáculos donde están los marineros tampoco están muy bien habilitados.

¿Alguna enfermedad más habitual?

- Pues, enfermedades profesionales que se van generando con el tiempo... yo creo que la más frecuente es el reuma, la humedad es una patología que es mortal que da la cara a través de muchos años porque los jóvenes lo aguantamos todo, pero si estás viviendo esta profesión 30 o 40 años las secuelas te salen, pero yo lo tengo claro, que es como un minero...

¿Has llegado a tener gente de baja por reuma?

- Sí, mucha gente.

¿Se han producido enfermedades de tipo psicológico?

- Sí, porque tú ten en cuenta que los marineros van a “parte”, de lo que pescan se llevan el 50%, entonces el día que no pescan pues esta enfermedad se tiene que producir... el sistema psicológico nervioso es que cuando hay una temporada mala que no se pesca... los marineros no tienen seguridad, no tienen un sueldo fijo, entonces cuando vienen los tiempos malos, llega el invierno, los marineros depende de la carga de familia que tengan, pues llega un momento que todos vivimos muy bien y queremos llevar un dinerito a casa entonces cuando no hay, ¿qué pasa?... pues eso genera depresiones y cosas raras...

¿Y eso ha generado bajas?

- Sí, sí muchísimas...actualmente muchísimas...

¿Considera que las condiciones de trabajo en su embarcación son saludables?

- No, porque hoy normalmente, dentro de la calidad de vida que se vive hoy en tierra, los barcos de bajura no reúnen las condiciones necesarias para que se tenga una calidad de vida buena... Porque los servicios son insuficientes.

¿Eso puede tener algún riesgo laboral?

- No, hombre, yo creo que psicológico sí. Falta de comodidad.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

INSPECCIONES

¿Han tenido alguna Inspección laboral (Trabajo, Industria o Sanidad)?

- Sí.

¿Han tenido alguna sanción en los últimos años?

- No, nunca.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

En los últimos años, ¿se han producido mejoras en su embarcación relacionadas con la seguridad y salud de los trabajadores?

- Sí, ha habido mejora porque los barcos tienen una tecnología que no había antes. Antes eran barcos de madera, los motores eran distintos...la tecnología nos ha llegado, todo por suerte para los marineros y para nosotros los armadores que nos hemos tenido que adaptar a los nuevos sistemas tecnológicos, que hay mucho más de lo que nosotros podemos coger porque la pesca de bajura es la que se ha quedado atrás del todo. Porque, si comparamos nuestros sistemas tecnológicos con lo que es Galicia, aquí en nuestro país, que Galicia es chapó, nos tenemos que quitar el sombrero, el País Vasco... después geográficamente viven en una zona que aquella zona es el Cantábrico, no es el Atlántico donde hay que ir al “Gran Sol” que yo he estado 5 meses, desde el 5 de enero del 62 hasta el 30 de junio del 62 y yo me pensaba que iba a allí a pesca de bajura y cuando llegué a aquello, aquello era otro mundo.

O sea, ¿que está más atrasada la de bajura comparada con la de Gran Sol?

-¡¡Si es que nosotros no hemos evolucionado!!...dentro de la pesca y la evolución que ha habido en la pesca y en los barcos y en los sistemas de pesca aquí hemos avanzado un mínimo de un 2% y en Galicia han avanzado más de un 50%, y eso es muy importante.

Pero aún así, ¿consideras que ha avanzado?

Sí, ha avanzado en las redes que ahora son de materiales técnicos de plástico nosotros antes las redes eran de hilo, pintar, llevarlas a secar al campo 3 días al sol...hemos avanzado pero , de 20 años para acá tenían que haber pegado un vuelco importante y nos hemos quedado en una tontería y con el sistema hidronon y esperando que Marruecos fuera eterno para nosotros y eso no ha podido ser.

Entonces, ¿la mejora es de redes, materiales, porque las redes se podrían, algo más para prevenir los accidentes?

- Si.

Entonces, ¿los barcos son más grandes, más preparados...?

- No, los barcos son más pequeños, pero más preparados... la cosa está mejor pero hay que buscar más regulación, porque el problema es que el tema de acuerdos de pesca entre España y Marruecos.

¿El armador y el marinero se buscan la vida...?

- Hemos estado abandonados por la Administración...

Pero, ¿ha habido ayudas para mejorar el barco?

- Si, ha habido ayudas para el tema de reducir tonelaje a los barcos que tenían más de 20 años y fueran de madera, y ahora están haciendo los barcos de poliéster...por ahí la Junta de Andalucía se ha portado muy bien. También ayuda de renovación de barco, para que los marineros vayan mejor, lo que pasa es que yo no sé por donde sale, ni por dónde llega, ni por dónde se va, porque yo no la he visto.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

¿Disponen sus trabajadores de elementos de protección personal? (Guantes, botas de seguridad, salvavidas, ropa de trabajo etc.)¿Tienen la costumbre de utilizarlos? ¿En qué situaciones?

- Muy poco... y lo que tienen se lo compran ellos porque como a mí como armador no me obliga nadie a comprarlo.

O sea, que parte del marinero si me quiero o no proteger?

- Sí, y si no pues el marinero se va a la mar sin protección ni nada y nadie le dice nada, es un marinero más... ahí está el que hay que tenerla, alguien que controle eso y ni la ley, ni la justicia, ni las autoridades la ponen.

VIGILANCIA DE LA SALUD

¿Realizan revisiones de salud periódica de la salud a sus trabajadores? ¿Me has dicho que 2 o 3 veces al año con el parón del ciclo biológico, verdad?

- Sí, pero a veces es por el ciclo biológico y otras no, depende.

¿Se les hacen revisiones antes de salir a la mar?

- Sí, siempre antes de salir a la mar.

INFORMACIÓN / FORMACIÓN

¿Tenéis información y formación en cuanto a los riesgos que tiene vuestro trabajo, los equipos de protección laboral...?

- Ahora mismo el INM se está preocupando por nosotros, está dando cursos de salvamento marítimo, emergencia en el mar, pero exigen una cantidad de requisitos, que con lo que están exigiendo un marinero antes de embarcarse tiene que ir casi a la Universidad y hacer no sé cuantos cursos para que sea un marinero competente...

¿O sea, que sí. El INM está ayudando, pero a un nivel que no es real...?

- Con otra particularidad, que se lo están exigiendo a los marineros, pero no a los armadores y eso es el peligro.

¿Tú crees que el medio sería exigírselo al armador y el armador a su vez exigírselo al marinero, pero van directamente al marinero y ante eso el marinero qué hace?

- Es que es muy importante, porque cuando llega la salida a la mar tanto el armador como el marinero tienen que participar.

¿Considera que necesitarían algún tipo más de formación? ¿Cuál?

- Más conocimiento de la legislación.

¿Tú crees que si se pusieran más medios el armador querría formarse?

- El armador tiene que adaptarse a los tiempos y si el armador ya es mayor tiene que hacer que sus hijos se formen, porque tenemos que andar a la par que los tiempos...para el bien de ellos y de su familia, porque.... ¿qué futuro vamos a dejarles a la pesca?. La mar no se puede perder...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Cree que sus trabajadores saben como actuar en caso de que exista algún accidente (incendio, atrapamiento, hundimiento...)?

- No es suficiente, porque son cursos de 15 días y no son suficientes. Y después tienen la obligatoriedad de hacer esos cursos. Yo creo que el INM que hace muchos cursos en los paros biológicos, en invierno y ponen un traje de protección en la mar, pero ellos se ponen el traje y hacen el curso y aprenden lo que pueden pero ahora viene el asunto de que a los armadores nos tienen que obligar a que si hay 20 marineros, a bordo haya 20 trajes de salvavidas porque una barca no salva a nadie. Porque a los marineros no les han enseñado como tienen que tirarse al agua con un traje de protección...

O sea, le han dicho ponte esto y ya está...

- Sí, y los tiran en el puerto. Pero,... y en la mar, ahora hay una emergencia en la mar y dicen,... ¿donde está el traje que nos dieron en el puerto?

¿Y ahora cuántos lleváis? ¿18, 20, 22?

- Independiente de los marineros que vayan en el barco.

Pero es que no hay trajes. Hay una balsa o dos balsas...Entonces yo creo que la Administración no tendría que poner cortapisas en que los armadores tengan todo el material de salvamento marítimo, vigilar y controlar todo lo que es prevención laboral en un barco. La Administración debería dar toda la ayuda posible pero,... ¿por qué no se solicita? Eso quiero yo saber por qué....

O sea, ¿que hay un problema de concienciación?

- Muy importante.

- O sea, que tú crees que eso se podría paliar con leyes y normas como siempre, como tráfico. O cumples esto o te pongo una multa...

- Hombre, claro.

- O sea, que si me multas lo cumpliré, pero si no me dices nada pues paso...

- Mira, a mí, el problema de la captura a mí me da igual, que en Sanlúcar se vende a una hora, que la captura es inmadura, a mí, me da igual ,....pero esto!!, el problema de lo que es la situación de los marineros de las emergencias...pero yo no lo entiendo.

Hay un poco de desidia, ¿tú crees que el marinero o el armador pueden tener una actitud de miedo de si me quejo demasiado tendré problemas de licencia o algo?

- En bajura, se ha recibido mucho dinero, pero yo creo que hay una organización de armadores que está dividida en armadores de alto, de medio, de bajo y de ná y ese es el problema entonces aquí todo el mundo se calla, en vez de sentarnos y decir la verdad, porque no podemos vivir diciendo siempre mentiras entre nosotros y se olvidan de los marineros, porque mira..., yo soy armador y esto que te digo no te lo dice ningún armador aquí, pero es muy triste

Entonces, ¿crees que el armador debería implicarse más e implicarse más con su equipo?

- Claro, deberían preocuparse más, que van a la mar y son personas, y eso no puede ser.

¿Podemos decir que la Administración está dando ayudas pero los armadores no vinculan bien esos medios?

- Sí, es que no quieren porque si el armador tiene que dar participación a los marineros que es como tiene que ser, real, de los medios que tiene y de las ayudas que tiene por parte de la Administración para el sector, y se lo queda él, y el marinero no coge ni chispa y un armador pasa por la calle y no mira a un marinero.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

O sea, ¿que de las ayudas que da la Administración, el armador hace puente con ellas y los marineros no ven nada, pero como tienen necesidad de trabajar y de tener sustento familiar, se lo tragan todo?

- Sí, ese es el problema...

Y el marinero, ¿no protesta?

- Es que este pueblo es así.

¿Cree que sus trabajadores saben como actuar en caso de que exista algún accidente (incendio, atrapamiento, hundimiento...)?

- No están preparados para actuar, pero dentro de lo que cabe, saben...

Pero, porque los han formado, ¿o no?

- No, saben por el instinto natural, por la experiencia de la vida en la mar.

¿Saben como utilizar las máquinas, los aparatos?

- El problema es que no sabemos lo que es una molécula de átomo...lo que saben es por instinto natural y por la experiencia que tienen, pero no porque los hayan formado y los cursos que están haciendo no son suficientes...

En los puentes, con toda la tecnología que tienen, los GPS que tienen, en el INM y los marineros no están suficientemente preparados...ese es el problema.

O sea, que los cursillos que está dando el INM no son suficientes, cubren expediente pero...

- No, cubren expediente, pero nada más...

¿Hay una parte de responsabilidad del marinero?

- Yo, la parte que veo de responsabilidad por parte del marinero es la desgana que tiene, están desganaos, porque el marinero se va de su casa el domingo a las 7 de la tarde y no sabe qué va a ganar... ¿y si no gana ná?... y llega el viernes por la tarde a su casa.

Pero él va a dormir a casa, ¿no?

- El viernes sí, pero el resto de la semana está durmiendo en el barco de aquellas maneras.

O sea, va y vuelve del puerto, ¿pero duerme en el barco...?

Y si no gana nada, si no han pescado nada, no tienen ninguna aportación, protección...

¿Y el armador tampoco se la da?

El armador tampoco se la da...El armador siempre tiene aportaciones porque se hace el balance del año y siempre se saca 10 o 12 millones de pesetas.

Pero, ¿no protege al marinero?

- Eso se lo guarda, no lo protege. Eso nos lo comemos nosotros.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENTREVISTA TERCERA

DESCRIPCIÓN GENERAL

Dentro de tu competencia, ¿tienes algún trato directo con los trabajadores del mar, marineros, patronos...o no?

- Pero si estoy todo el día.

O sea, ¿que estás todo el día con ellos?

- Prácticamente sí.

Vale y ¿qué tipo de actividades directas haces con ellos?

- Me cuentan cómo va, pues... , sobretodo en pesca de bajura que es la problemática que tenemos ahora, pues me cuentan la problemática que tuvieron esa noche de trabajo, si tuvieron alguna, como estaba la mar, en fin, si... preocuparme por la pesca, sus carencias, si tienen algún problema porque en la pesca de bajura se da mucho que, a la hora de la salida pues nos llaman y se les ha enfermado un hijo o un familiar y no salen. Pues, ese barco que salga y que vaya donde tiene que ir, porque aquí en este sector se coge al primer tripulante que se quiera ir, pues mira, me hace falta para esta noche y salen...esa gente va sin radar, esa gente van sin seguro, a veces con parados y pensionistas y nosotros tenemos que procurar que esto no ocurra.

O sea, ¿lo que tú haces es una asistencia al armador para que salga adecuadamente el barco?

- Sí, para que salga bien...yo te puedo asegurar que hasta hace 4 años estos barcos salían el que más con un 45/ 50% de gente asegurada... Llevaban a 4 o 5 asegurados y lo demás eran gente sin asegurar... Ahora si no andamos en un 100%, si que estamos en un 99%, si andan.

¿Hablamos pues de que vayan todos con la legalidad, con todo en regla, alguna asistencia más?

- Asistencia jurídica.

Y a nivel sanitario nada, ¿no?

- A nivel sanitario también tenemos que hacer cumplir que lleven el botiquín en regla, sobre todo formar a que los patrones tengan el conocimiento mínimo para poder atender una urgencia, porque aunque están cerca del puerto, no es como altura, aquí se llega pronto, pero hay casos que en una hora o en un par de horas...

¿Esto lo haces cada día que sale el barco?

- Si, yo me doy todos los días una vuelta por el puerto.

O sea, ¿que dirías que es una labor diaria?

- Si, hablo con unos, hablo con otros... cuando no, pues siempre nos acabamos juntando y me entero de lo que está pasando por ahí.

¿Consideras que tienes medios suficientes para desarrollar las actividades de tipo preventivo (formación,..) o de asistencia sanitaria, inspección,.., en relación con el sector de pesca de bajura?

- Considero que no.

¿Cuáles crees que te harían falta?

- Aparte de que la Administración nos ayudara más, que cuando tenemos que hacer la denuncia pertinente que nos hiciera un poquito más de caso. Actualmente parece que sí que se está más por la labor, después del Congreso que tuvimos...se está obligando a todos los patrones a que hagan un cursillo precisamente de sanidad marítima para que puedan atender cosas urgentes o más graves al momento, sobre todo pues eso, a poner una inyección, a hacer un torniquete, hacer el boca a boca, algo urgente.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Con lo que estás hablando de ayuda en más formación ¿no? Y por otra parte que se puedan vincular, en tiempo más o menos asequible, todas las sanciones y denuncias que se realicen, ¿no?

- Sí.

¿Algún medio más?

- No, a nosotros. Pero, si harían falta, porque estamos hablando de unos armadores, trabajadores, porque la mayoría son patrones y armadores al mismo tiempo... Estamos hablando de barcos que dependen mucho de cómo vayan los precios en lonja y si esa noche, sobre todo en invierno, no pueden salir y entonces tampoco son grandes armadores que tengan presupuesto... La propuesta de ponerles botiquines gratis a estos barcos, pues nos encontramos con que siguen casi todos sin tenerlo, sobre todo por el espacio reducido que tienen estos barcos.

O sea, ¿que hace falta una mayor inspección en ver si tienen o no?

- Un poquito de interés por todas las partes para ponérselo, adaptar el barco a tener un botiquín y después que sea el armador el responsable de su mantenimiento... Pero, se lo ponen todo en el puente, sus cajones son muy pequeños y el mantenimiento de estos de bajura a menor escala, porque pueden cambiar todos los días un medicamento que se agote, porque cuando vienen a puerto pueden reponerlo, no hace falta llevar un botiquín muy grande que digamos, pero sí que lleven lo indispensable.

¿Y esas ayudas deberían ser desde el ISM?

- El ISM, y desde las autoridades competentes en todas las CCAA, las autoridades sanitarias, la Xunta lo debería hacer también, también el ISM, o bien, la Consellería de Trabajo o la Consellería de Pesca.

O sea, ¿que crees que sería una labor mucho más coordinada entre todos los estamentos implicados, o sea, Agricultura, Pesca, Trabajo...no?

- Sí, en el Congreso todo el mundo estaba de acuerdo con esto, que había que trabajar de la mano, y oye, pues bienvenido sea, pero eso es en la práctica, no sobre papeles.

Ahora mismo, ¿se está llevando a cabo alguna acción sobre lo que pasa con los riesgos laborales?

- Precisamente ahora mismo tenemos 5 inspectores sobre salud laboral naval, hay 5 aquí en Vigo. Hay también en el norte otros cuatro. Parece ser que sí que están llevando a cabo algunas ideas.

¿Sobre salud laboral me estás hablando?

- Sí, sobre todo prevención de riesgos y salud laboral, eso es lo mío, que es un sector de riesgo máximo.

Con lo cual, ¿dirías que la mejor medida que se está tomando es que los propios inspectores estén mucho más formados en la materia?

- Claro, porque si los propios inspectores no saben lo que tiene que llevar, un barco malamente, cuando vayan a un barco van a poder decirle al armador que cumpla?

Claro, no lo pueden exigir y por lo tanto la casa sin barrer.

- Sí van una pareja al barco y que no saben si ese aparato puede ir ahí o no puede ir ahí... porque a veces es por fallos humanos y otras veces porque el patrón no sabe.

Si, porque no se transmite adecuadamente la información incluso a los propios armadores o patronos que muchas veces no saben lo que tienen que hacer. Entonces, si el inspector no transmite correctamente la información, pues poco se hace, ¿no?

- Sí... Entonces la orden que tienen ahora hasta diciembre es dar una vuelta en todos estos barcos, porque no se van a ir a altura, y levantar acta pero sin poder sancionar a partir de ahí, si no cumplen las normas llegan las sanciones.

O sea, ¿hasta ahora es a nivel de ayudas?

- Ayudas, formación, asesoramiento y recomendación... que es lo que tienen que llevar, como tienen que facturar, y todo lo demás, se les da un plazo.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

Y, si a partir de enero, que se habrá vencido ese plazo, ¿entonces se pondrá la sanción?

- Sí.

En su opinión, ¿piensa que el sector de pesca de bajura está mentalizado con la prevención de riesgos laborales?

- No, y en bajura menos...

¿Por qué? Es un problema del pescador y del marinero? ¿O es de las instituciones públicas también?

- Yo diría que de las instituciones públicas, porque primeramente, y tú lo sabes, hoy en día a los marineros para poder enrolarse, y que en bajura de momento no se les exigía, hay que tener un certificado básico de embarque, que consiste en supervivencia, etc. de sanidad marítima... pero yo lo dije el otro día y lo sigo diciendo, que si formamos a los trabajadores y luego no obligamos a que los barcos tengan los medios para que el trabajador use lo que le enseñaron en su formación, no nos vale esta formación, vamos,.. que de poco me sirve a mi saber lo que tengo que hacer si luego no tengo los medios para hacerlo...igual que eso, pues yo empezaría a echar culpas desde arriba hasta llegar abajo.

O sea, que empezaríamos yendo por la vía administrativa pero acabaríamos yendo por la vía de la sanción, ¿no?

- Exactamente.

¿Como si fuera tráfico?

- Exactamente.

O sea, que la Administración aplicase más sanciones o inspecciones para que obligara al armador, y de alguna manera el armador o patrón pudiera concienciarse de la necesidad de tener sus barcos a punto con todos sus medios....

Sí, ahora se está intentando hacer que tengan 4 o 5 meses los barcos como tienen que estar para cumplir toda la ley que está y no después que le pongan la sanción que es triste que esto pase en el 2006, en el siglo 21. Porque la pesca es tan antigua como el viejo testamento y que tengamos que esperar a que reúnan una serie de datos de mortandad, de accidentes, de pérdidas de manos...

El mar te lo da todo. **No permitas que te lo quite.**

ACCIDENTES/ENFERMEDADES

Según su experiencia, ¿qué tipos de accidentes y enfermedades son los más comunes?

- En bajura aparte de que el riesgo siempre es cara a la mar, porque son barcos muy pequeños, aunque hoy en día los armadores intenten meterles maquinaria moderna pensando que son grandes barcos y en España realmente el barco sigue siendo muy pequeño, el accidente que más se suele dar, pues la jareta que es el cable, bueno cable no, estos barcos son de cuerda que es la que sujeta el aparejo, y el aparejo va saliendo y ese cabo también y lo va recogiendo la maquinilla, que es una máquina que no para y si por cualquier cosa en ese momento tiene menos peso y coge velocidad es fácil que te coja la mano, porque hay que darse cuenta que esta gente no trabaja con un pantalón y una camisa porque les quita bastante capacidad de movimiento pero aparte es una ropa ancha, amplia que es fácil que si se suelta un cabo y lo agarra o se les mete, se te trenza los dedos...

Porque esta máquina.... ¿cómo se llama?

- Maquinilla

O sea, ¿que ahí te puede coger los brazos, una mano o lo que sea?

- Aquí hay una petición que se hizo a las autoridades de que se les obligue a llevar maquinillas estilo en pequeña escala y que parándole el motor paran al instante, así que si te coge una mano te da tiempo a...

Pero esto ya existe, ¿no?

- Sí que existe.

Pero en bajura poco, no?

- Aquí, en Galicia, ninguno lo tiene aún.

O sea, ¿que diríamos que los barcos aquí en Vigo son barcos de fibra, o son barcos de madera con una maquinilla manual?

- Son de madera.

Son de madera todavía en Vigo, ¿verdad?

- Sí, hay 3 o 4 de hierro, pero la mayoría.....

O sea, que diríamos que la mayoría tienen estas maquinillas que tienen un sistema tradicional de ir arrastrando la cuerda o el cable, por tanto, ¿el riesgo es mayor?

Sí, porque una vez que lo paras por inercia sigue andando...

¿Que esas son máquinas que una vez que las paras no siguen andando...?

- Una vez que le das al botón para pararlo, se para en seco

¿Que más accidentes pasan?

- Los golpes, porque a veces llevan un cabo suelto por la cubierta o te piensas que va saliendo bien y salen dos o tres vueltas juntas y te cogen una pierna y te tiran contra la cubierta o contra el agua, pero contra el agua, por suerte, como están en bajura y no les suele afectar el mal tiempo, tampoco suele pasar ninguna muerte por naufragios.

O sea, que diríamos los golpes que se dan con obstáculos en un espacio pequeño, los resbalones por tener las cubiertas mojadas y las enfermedades más comunes, ¿cuáles serían?

- Las enfermedades más comunes las de cervicales, las de espalda...

¿Y algún otro tipo de enfermedad como traumatismos?

- Sí, eso es normal por donde estamos trabajando, estamos trabajando con una humedad siempre dentro del cuerpo y con la edad, las cervicales y las espaldas se resienten...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Suele haber bajas por cervicales y dolor de espalda?

- Suele haber bajas, pero lo que está pasando es que no lo consideran una baja por enfermedad profesional sino que si te duele la espalda, te vas a tu médico de cabecera.

Pero, ¿quién no lo considera, los marineros o las autoridades sanitarias?

- No, los que no lo consideran son las autoridades sanitarias, tú te vas que te duele la espalda y te dan una baja por enfermedad.

Pero vosotros, ¿sabéis que sí, que es una baja por enfermedad?

- Estamos seguros que sí, porque es lo mismo que las mariscadoras que se pegan 4 o 5 horas agachadas cogiendo marisco en la misma postura.

Con lo cual, ¿dirías que se cogen una baja momentánea, pero no como enfermedad profesional?

- Sí

Suelen, a pesar de que el médico les ha dado la baja, suelen seguir trabajando, verdad?

- Eso tampoco es cierto, porque hay de todo en la viña del Señor, pero ya cada vez menos. El trabajador está más concienciado de que la salud es indispensable, que tenemos que llegar, ten en cuenta que un marinero el cuerpo que se les queda con 50 años se puede equiparar a otro en otro trabajo con 60 años.

¿Tú crees que las revisiones médicas anuales que va haciendo el ISM ha ido concienciando al marinero, poco a poco ha ido aprendiendo, no?

- Sí, lo que pasa es que los reconocimientos médicos en la mar son más espaciados, normalmente hasta los 45 años se hacen cada 2 años y a partir de los 45 años, se hace cada año.

¿Y tú crees que ésto debería de cambiar?

- Sí, yo pienso que cualquier trabajo de tierra deberían hacerlo cada año, y que Inspección Marítima debería hacerlo cada año... yo soy partidario de que se debería hacer cada año.

¿Suele haber problemas auditivos entre los trabajadores del mar?

- Pues también, porque desde que te montas en el barco hasta que te vas a tu casa, el motor no para y eso es un ruido constante y un ruido muy fuerte, y estamos hablando de jornadas hasta de 10 horas. Salen de puerto entorno a las 5 o las 6 de la tarde y vuelven a las 9 y media, 10 de la mañana, con lo cual estamos hablando de 12 horas y ahí no hay cascos ni nada...

¿Consideras que ha habido bajas por motivos de nivel psicológico, estrés, depresión... se da más en bajura?

- En bajura menos, en altura mucha. Porque en altura están mucho tiempo separados de la familia, en bajura es una de las suertes que se tienen, porque a las 9 y media de la mañana vuelven y con los móviles, esa cobertura la tienen. En altura, si que hay mucha, lo que pasa es que tampoco son enfermedades antiguas, son enfermedades modernas que les digo yo, hace mucho tiempo pues estabas 6 meses embarcado, como si estuvieses secuestrado en un espacio de 6 metros por 2 metros... incluso había peleas entre compañeros y era por eso del estrés, de la ansiedad...

Pero eso en altura, ¿no?

- Sí.

Aquí podríamos decir que quizá es más por la precariedad económica, ¿no?

- Sí, también... Pero es que el marinero es un trabajador y todo trabajador tiene derecho a un salario... Si una fábrica de coches hace coches pero no los venden, el empleado va a cobrar su salario... Pero el marinero si pesca 100 toneladas o 500, esas que se las quede el armador, pero el marinero debe tener un salario.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Y ahora mismo no lo tienen, es decir, si pesco cobro y si no pesco, ¿no cobro?

- Mira, si tú tuvieras un salario, te evitabas trabajar 24 de 24 horas, te evitabas meter a personas prohibidas por lo que te pueden detener, te evitabas accidentes... te evitabas muchos de los problemas que tiene la flota española, porque si yo me pego 4 meses de campaña y tengo una boda y que voy a llegar a casa empeñado, meto en la bodega lo que me venga en la red, sea pequeño, grande, mediano, piedras... si yo tuviera mi salario eso no lo haría, pezqueñines no gracias, como dice la propaganda. Podríamos trabajar de otra forma, más concienciados, más relajados, hombre, porque no es lo mismo que tú te acuestes después de tu jornada y digas, ¡jala, me gané mi jornal!, que te pongas a pensar "tendrán comida mis hijos mañana, tendrán para el colegio, etc."

¿No se contempla pues un salario interprofesional, es decir, que si pesco cobro y si no pesco cobro, también?

- Y lo más triste es que los marineros llega un momento en que se consuelan y nosotros se lo decimos, mira, como mínimo el salario mínimo de 590 que es lo estipulado lo tengo que cobrar porque eso la ley te los da pero no es como en altura que llegan y se van, en bajura, se llegan a considerar parte de la empresa y entonces, ya ni reclama.

O sea, ¿que cobran menos que el salario mínimo?

- Sí, sí, cantidad de meses, sí... yo, te puedo asegurar que en invierno la mayoría, sí... Esta gente hace el cómputo anual y bueno, en los 3, 4 meses de verano, pues, con la campaña de la anchoa si sale buena, que este año salió mala, la sardina que aquí es tradicional asarla, que es cuando tiene valor...los meses de junio, julio hasta septiembre...esos son los meses que tienen para cobrar.

FORMACIÓN/INFORMACIÓN

¿Conoce si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura y litoral reciben la formación profesional específica que deben de tener?

- Sí, los trabajadores, sí, además ten en cuenta que se aprovechan ya que, como están en tierra, pues dicen vamos a darles formación...

Están en tierra y cuando hay parada biológica también, ¿no?

- Sí, a veces, y ahora 2 meses de verano que decretó la Xunta y ahí también se paraba para formar a la gente y se puede decir que la mayoría sí que está formada.

¿Están formados y consideras que es suficiente?

- Yo creo que sí que lo están, lo que sí que tengo claro es que los barcos no están preparados para que se pueda hacer bien.

En el sector de pesca de bajura, ¿se ha distribuido información sobre riesgos laborales a los trabajadores? ¿De qué tipo o formato?

- Se hacen bastantes carteles, bastantes campañas, pero los marineros suelen ser reacios a leer o ver, por el poco tiempo que disponen. Llegan a pensar que a ellos nunca les va a pasar, entiendes, para ellos ya son casi norma los accidentes en la mar.

O sea, ¿piensas que hay suficiente información pero no llega, porque el marinero no la quiere escuchar o hay información, pero los medios a través de los que se distribuye son insuficientes?

- Yo creo que hay suficiente información pero que no se lleva al sitio adecuado, o sea, no se lleva al muelle... La información suelen ser grandes reuniones, grandes congresos, llámale como quieras, llámale propaganda en TV, pero no les llega a esta gente. Tú date cuenta que si salen a las 5 de la tarde y vuelven a puerto 9 y media / 10 de la mañana, llegan a su casa, comen algo y se van a descansar... no tienen tiempo. Además, ¿cuándo lo puedes ver? El fin de semana, pero el fin de semana lo quieres pasar con tu familia.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

OTRAS LABORES DE INSPECCION

¿Tú, sueles levantar actas de inspecciones? Sí, ¿Hay muchas infracciones, muchas sanciones?

- Sanciones no mucho, pero infracciones cantidades, cantidades...

Pero sanciones, ¿no hay porque la Administración no se ha puesto las pilas, o que sí, que ha pasado?

- Si, lo que pasa es que a mi eso no me vale mucho, porque la Administración siempre deberían poner sanción. Lo que pasa es que la mar no era un oficio, los barcos son empresas y en cualquier empresa la Inspección va a la empresa a ver si es cierto lo que está denunciando el trabajador... pero el marinero pide una inspección y le tiran del barco...

Entonces esa infracción, ¿en qué se queda?

- Se queda en nada, se queda en decir yo lo denuncié. Esto es como cuando dicen una mujer que pone 5 denuncias y no se le hizo caso, hasta que la mató...

¿Y por qué no hacen caso a esas denuncias? ¿Por falta de equipo, falta de personal?

- Los inspectores que hay son pocos para atender a toda la costa, además no hay inspectores especializados en la mar

O sea, que yo tengo inspectores de Marina Mercante pero si no están especializados en pesca de bajura y encima son pocos, yo puedo hacer sanciones al que se lo curre, pero al final no llegan a buen puerto.

- Exactamente.

O sea, que es casi como una llamadita de atención, pero si el marinero no quiere, no hace caso de la sanción y sigue para delante.

- No queda más remedio, ahora tenemos la esperanza de que ahora sí que se está formando esta gente, que sepan lo que es un barco, pues que sí, que las sanciones vayan para adelante...

Las más habituales, ¿cuáles son?

- Cuando un marinero le pide al armador una aspirina y no hay, o no hay ni botiquín, que ven que no llevan salvavidas en los barcos y dicen, oye... que nuestro barco está saliendo sin salvavidas y resulta que se denuncia eso y nadie hace que esos barcos los lleven y si alguna vez se hace caso dicen que no hay suficiente espacio y un chaleco salvavidas tampoco ocupa tanto.

O sea, que diríamos falta de botiquines, salvavidas....

- También, que los barcos vayan pintados con pintura antideslizante...

Con lo cual para resumir, ¿diríamos que las situaciones más frecuentes son falta de botiquines, salvavidas de grúas, materiales antideslizantes, ...? ¿no?

- Sí

¿Qué acciones preventivas considera más prioritarias en la mayor parte de las embarcaciones, según el resultado de las inspecciones?

- Mínimo, que exista una ley de prevención de riesgos.

Perdona, ¿hablas de una ley específica para pesca que ahora mismo no hay?

- Exactamente, es que ahora mismo la ley habla de todo en general y la gente tiene que concienciarse, las autoridades, las personas que tengan poder sobre esto, que la mar sigue siendo un oficio muy diferente a los demás.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

O sea, ¿que diríamos sanciones, una ley específica en pesca sobre riesgos laborales y que todos los barcos puedan llevar esas exigencias?

- Sí, porque cuando la gente se da cuenta que la empresa donde trabaja es una empresa que no se aquieta, que no tiene cimentación, que es voluble...a veces, sólo el mantenerte de pie ya es un sobreesfuerzo para tu cuerpo, que tienes que trabajar con unas ropas llenas de agua, para no mojarte, que te quita mucha movilidad en caso de peligro y no se intenta que tengas unas mínimas medidas de seguridad.

Con lo cual, diríamos que hubiese más medidas de seguridad, que haya una ley específica de pesca, ¿qué más.....?

- Yo creo que con eso ya evitaríamos la mitad de los accidentes...

Más inspecciones entiendo, y que las sanciones se cursen como tiene que ser.....

- Y sobre todo, que si a un barco le hace falta algo para salir, que se lo pongan.

URGENCIAS A BORDO

¿Qué opina de los medios existentes en la actualidad para solventar las urgencias a bordo de las embarcaciones de pesca de bajura?

- Yo diría que la suerte es que en pesca de bajura, sobre todo, es que tienen la base de salvamento las 24 horas donde se ponen enseguida, tiene que ser una cosa muy grave para que no tenga las atenciones que necesitan.

O sea, ¿qué se pueden atender? ¿Porque el armador tiene la formación necesaria?

- Porque los armadores saben qué tienen que hacer y llaman rápidamente al helicóptero o a quién haga falta, porque en el barco si que no pueden hacerle nada, de ahí viene que en esa formación que se les da para que sepan hacer algo mientras llega esa segunda avalancha de salvamento. Por suerte, están muy próximos a puerto y se llega enseguida.

O sea, ¿que el armador tiene una formación un poco más actualizada?

- Aparte que esta formación es obligatoria, si no, no lo dejamos salir tampoco.

Aparte de la formación básica, ¿son cursillos que tienen que hacer los armadores?

- Sí.

Estos cursos, ¿aún no se han puesto en marcha?

- Estos cursos se han puesto a la vez que los inspectores, el lunes pasado.

O sea, ¿hace poco?

Eso fue hace unos días, que ahí la Administración si que se mojó y puso estos cursos obligatorios para los armadores.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENTREVISTA CUARTA

DESCRIPCIÓN GENERAL

¿Cuáles son, en líneas generales, sus competencias dentro del I.S.M. (Instituto Social de la Marina)?

- Pertenecer al centro de Coordinación del programa de Sanidad Marítima. Realizar actividades preventivas para todos los trabajadores del mar y actividades asistenciales dirigidas al personal de a bordo.

Entre las competencias concretas de su área destacan:

Preventivas:

- Revisión de botiquines: a nivel central. Coordinar las incidencias de las inspecciones y certificar si son válidas o no, pero no tiene autoridad para aprobar o no la salida de un barco.
- Formación sanitaria a trabajadores.
- Reconocimientos médicos previos al embarque (preceptivos y obligatorios).
- Elaboración de informes de reclamaciones de aptitud médica: reclamaciones del pescador / trabajador ante discrepancias con el grado de aptitud otorgado.
- Marcar criterios generales que se aplican en los Centros de Sanidad Marítima y su seguimiento y control.
- Campañas de vacunación.
- Campañas de promoción de la salud.

Asistenciales:

Destinadas a las personas embarcadas o destinadas en el extranjero.

- Consulta mediante el Centro Radio Médico Español: asistencia médica a través de radio, sin presencia directa del médico. Si las lesiones o el accidente es muy grave, Salvamento Marítimo se encarga de evacuar el marinero / trabajador. Para este caso, es importante la labor formativa específica del responsable del barco, el patrón u otro, designado como responsable

sanitario en el barco.

- Atención en el extranjero: A través de los Centros asistenciales con los que cuenta Sanidad Marítima.

Otras:

Colaboración en la edición de la revista del mar en la sección médica.

En ningún caso tiene autoridad inspectora concreta en relación a Prevención de Riesgos Laborales.

Pueden asesorar en acciones puntuales cuando se solicitan su colaboración, acciones procedentes de Sanidad Exterior, de Inspección de Trabajo o de Capitanía Marítima.

¿Realizan Vds. alguna actividad que requiera visitar las embarcaciones?

- Hasta la fecha no, tiene relación con los marineros en cuanto a la atención a reclamaciones, o bien, desde los Centros de Sanidad Marítima con las revisiones de la salud.

En su opinión, ¿piensa que el sector de pesca de bajura está mentalizado con la prevención de riesgos laborales?

- Todavía no es suficiente, la actitud del marinero es catastrofista y negativa. Para ellos los riesgos laborales están inherentes en su profesión y no toman conciencia de ellos.

No obstante, desde que se llevan realizando las revisiones médicas de forma obligatoria, se observa un cambio respecto a las condiciones de salud de los trabajadores del mar.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

ACCIDENTES/ENFERMEDADES

Según los datos que conoce Vd., ¿considera que es habitual en trabajadores de este sector el continuar trabajando después de tener accidentes con lesiones?

- No puedo responder por no disponer de datos al respecto, sobre bajas laborales o enfermedades. Puedo tener noticia de algunas lesiones a través de los reconocimientos médicos o del centro Radio Médico, pero no formalmente.

Según la información de la que dispone, ¿considera que este sector produce un número importante de bajas?

(Idem anterior)

Según su criterio, ¿cuáles son las principales causas de las bajas que se producen en este sector?

(Idem anterior)

Según su experiencia, ¿qué tipos de accidentes y enfermedades son los más comunes?

- Caídas el mismo nivel.
- Golpes con obstáculos o caídas por movimientos del barco.
- Cortes con maquinaria.

- De las enfermedades, sin tener datos formales, opina que desde el Centro Radio Médico, las enfermedades o trastornos más habituales que se dan estando embarcados son las digestivas.

Por su experiencia, ¿es habitual que existan problemas auditivos entre los trabajadores del mar?

Sí, suele ser habitual por la existencia de máquinas y estar muy cerca de ellas en espacios reducidos.

¿Conoce casos de trabajadores del sector de pesca de bajura que hayan estado de baja por enfermedades de tipo psicológico (estrés, depresión, etc.)?

- En bajura no es habitual, porque en la mayoría de los casos, el marinero regresa a casa, junto a sus familiares y conocidos, no se produce la situación de soledad o falta de amparo, en comparación con otros tipos de pesca.

En bajura podrían darse en trabajadores con poca experiencia en el mar, donde se dan situaciones de no adaptación.

ACTUACIONES DE MEDICINA PREVENTIVA

¿Participa en la realización de los reconocimientos médicos previos al embarque o en los reconocimientos periódicos del sector de pesca de bajura y litoral?

- Desde el ISM, de las oficinas centrales, sólo participa en la elaboración de informes de reclamaciones ante discrepancias por el grado de aptitud otorgado al marinero.

Los reconocimientos médicos se realizan desde los Centros de Sanidad Marítima provinciales o locales.

¿Cuál es su impresión sobre el grado de realización actual de estos reconocimientos médicos en el sector?

- En la actualidad se están realizando al 100%, ya que son obligatorios y necesarios para poder embarcar.

La periodicidad en el caso de sujetos sanos:

Trabajadores menores de 21 años: uno cada dos años.

Trabajadores mayores de 50 años: anuales.

Si se detectan problemas o anomalías, la periodicidad cambia pudiendo incluso repetirse los reconocimientos cada 2 / 3 meses, en función de la necesidad de un seguimiento o control.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Considera que el colectivo del mar está mentalizado en la importancia que supone la realización de los reconocimientos médicos? ¿Quiénes están más mentalizados, los trabajadores o los armadores?

- Sí, el colectivo está mentalizado de su importancia y además son obligatorios por lo que la participación es absoluta.

La mentalización es tanto del marinero como del armador.

¿Reconoce que en los reconocimientos previos al embarque se dan casos de permitir embarcarse a trabajadores con algún problema médico? ¿Se suelen dar aptos con limitaciones?

Sí, se da lo siguiente:

Aptos con limitaciones o parcial: Se restringe la actividad en un determinado puesto (p.e.: no aptos para actividad en el puente o en máquinas...).

Los de 18 años o menos, además, no pueden realizar trabajos regularmente nocturnos.

Apto total: Puede realizar la actividad en cualquier puesto o buque.

¿Cómo realizan la comunicación a los trabajadores de este sector para que se realicen los reconocimientos médicos? ¿O qué procedimiento se utiliza con el personal de pesca de bajura?

- Mediante carta personalizada al domicilio con acuse de recibo. Se avisa de la fecha del reconocimiento con dos meses de antelación.

¿Todos los procesos de convocatoria, control, gestión de los reconocimientos de salud están informatizados, total o parcialmente?

- Totalmente informatizado, excepto la cita previa, pero que se va a incluir en breve.

¿Qué tipo de enfermedades (profesionales o no profesionales) han sido las más detectadas en los reconocimientos médicos previos al embarque, en el sector de pesca de bajura, en los últimos doce meses?

Endocrinas.

- Alteración de la nutrición.
- Del colesterol.
- Diabetes de tipo II (causadas por la edad, deficiente alimentación, faltas de ejercicio aeróbico...).

Circulatorias

- Tensión alta.
- Varices.
- Hemorroides.

¿Tienen protocolos para detectar este tipo de enfermedades con cierta antelación?

- Se usan los protocolos de los servicios públicos sanitarios de las CCAA o de las sociedades científicas reconocidas.

Pero no se cuenta con protocolos específicos.

¿Cree Vd. que la salud de sus trabajadores ha mejorado o ha empeorado en los últimos años? ¿Y por qué motivo cree que ha sido?

Ha mejorado como resultado de:

- Los propios reconocimientos médicos, hay un mayor control de la salud.
- Se percibe una mejor preparación de los patronos o los responsables sanitarios de los barcos cuando tienen que informar de algún problema al Centro Radio Médico.
- Mejora de los cursos de formación sanitaria.
- En el marco del propio reconocimiento médico, la continua educación sanitaria que se lleva a cabo (informando, comentando al marinero...)

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

FORMACIÓN/INFORMACIÓN

¿Conoce si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura y litoral reciben la formación sanitaria que deben de tener?

- Sí, reciben:

- La "Formación Profesional Básica", ya que es un requisito de Marina Mercante para poder embarcar.

Los módulos que se imparten son:

- Supervivencia en la mar.
- Seguridad a bordo.
- Primeros auxilios.
- Incendios.
- Conocimientos generales.

- La "Formación Sanitaria Específica" para mandos o puestos superior a marino.

- Inicial: Botiquines C
- Avanzada (para mandos, como el patrón o el responsable sanitario a bordo): Botiquines A y B

El ISM se responsabiliza de los certificados y de homologar a las empresas privadas que llevan a cabo la formación.

¿Participa usted en la formación de estos trabajadores del mar, es decir, del sector de pesca de bajura?

En la actualidad, desde la central del ISM:

- Homologar a los centros privados.
- Elaborar los manuales para entregar en los cursos (apoyo didáctico).

Desde la Dirección provincial: Como docente hace algunos años.

En su opinión, ¿considera que la formación que se imparte a marinería y a mandos de bajura y litoral, es suficiente para estos colectivos? ¿Qué se podría añadir, en su opinión?

Sí, es suficiente. Los manuales que se entregan están consensuados internacionalmente. Ahora, en la Formación Sanitaria Específica se han ampliado algunos módulos sobre prevención de riesgos laborales.

¿Tiene documentos archivados relativos a los cursos impartidos? ¿Se controla la asistencia a los mismos?

- Sí, existe documentación regulada y archivada. Se ha implantado un Certificado de Calidad (ISO 9000 o similar), con lo que todo el proceso está organizado y estructurado.

OTRAS ACTIVIDADES PREVENTIVAS

¿Se han realizado estudios epidemiológicos en el sector de pesca de bajura?

- Sí, a nivel provincial o local. Sobre varios temas: diabetes, tuberculosis, efectos de ruido, etc.

- En función de estos estudios se planifican las campañas preventivas

¿Se han diseñado campañas de divulgación y prevención sanitarias, con sus resultados?

- Sí, de dos formas:

Sobre Prevención de patologías, entre otras:

- Sexuales
- Alcoholismo
- Tuberculosis
- Paludismo
- Seguridad a bordo
- Seguridad en cubierta
-

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Sobre recursos del sistema: Con el objeto de comunicar que se usan los recursos del ISM a disposición del trabajador:

- Reconocimientos médicos.
- Uso adecuado del botiquín.
- Sobre el Centro Radio Médico.
- Barcos hospital.
- Buque de la Costera para zona norte.

Estas últimas campañas tienen como objetivo el desterrar la imagen "inspectora" y concienciar y mentalizar de la mejora de la salud con el uso de estos recursos.

Desde su punto de vista, ¿cuáles son los principales problemas de salud que han determinado las campañas preventivas del I.S.M. en el sector de pesca de bajura?

- Las campañas preventivas no se hacen por la cantidad o frecuencia de la enfermedad, sino por la repercusión o consecuencias posibles en la salud de las enfermedades. Serían las mencionadas anteriormente (pregunta anterior)

¿Ha intervenido en alguna campaña de vacunación del I.S.M.?

- Participé cuando desarrollaba mi actividad en una Dirección Provincial.

¿Estas campañas han sido actuaciones propias o en colaboración con otros organismos?

- El ISM las realiza de forma individual y en colaboración con otros organismos, como Servicios Públicos de Salud de cada CCAA, con Sanidad Exterior (que depende del Mº de Sanidad) y con el Instituto Nacional de Consumo.

¿Cuál es la respuesta del sector de la pesca de bajura y litoral? ¿Con los datos que posee, que opinión tiene de estas campañas de vacunación? ¿Son efectivas?

- El ámbito de actuación de las campañas de vacunación es provincial o local.

La aceptación es muy buena porque se incide mucho, ya que la repercusión puede ser muy grave entre todos los trabajadores de un barco.

El trabajador está concienciado, se le facilita el cómo y el cuándo vacunarse (normalmente se realizan durante las paradas biológicas)

La participación es muy alta, por encima del 75% de público potencial a vacunarse en cada una de las zonas donde se lanza la campaña, aunque la frecuencia de dichas campañas no es muy alta porque están cubiertos por las propias campañas del Servicio Sanitario Público. En algunos casos, tras una campaña masiva, en lugar de volver a lanzarla, lo que se hace es reforzar en aquellas zonas con mayor problemática, siempre y cuando exista un proyecto que lo justifique y sea aprobado por el ISM.

El refuerzo de una campaña concreta de vacunación lo demandan los médicos de cada centro sanitario.

¿Qué incluiría en las campañas de vacunación, bajo su punto de vista?

- Nada más. El proceso que se lleva a cabo es adecuado, la valoración de las acciones es continua y dinámica, los posibles cambios a introducir se actualizan día a día.

Incluso campañas novedosas que han funcionado bien en una zona, se pueden implantar en otras.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

ENTREVISTA QUINTA

DESCRIPCIÓN DE MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

El número de tripulantes, ¿se mantiene o ha cambiado?

- No, ha ido descendiendo... Normalmente, hasta hace 3 años en este tipo de barcos eran entre 8 y 9 tripulantes, pero ha bajado la economía. En este barco han ido hasta hace dos meses 4 tripulantes, o sea, menos de la mitad de lo que debería llevar pero como no rinde lo suficiente, pues vamos reduciendo la gente.

¿Cuántos años tiene el barco?

- 2 años.

¿El horario laboral?

- De 5 de la mañana a 6 de la tarde.

Desde que llegáis a casa hasta que volvéis a salir a pescar, ¿cuánto tiempo transcurre?

- Unas 10 ó 11 horas de descanso.

¿El trabajo en el barco, cómo es?

- Nosotros llevamos un redero que llamamos, que nos avisa a las 4 y cuando avisa, bajamos al muelle, se ponen en marcha los motores y sobre las 5 salimos a la mar.

¿Qué cargos hay dentro del barco, los puestos que hay?

- Hay un patrón, un mecánico, hay dos patrones en mi caso...

¿Todos sois patrones en tu caso?

- Sí, casi, habemos 3 patrones, hay 2 o 3 motoristas... patrón, un mecánico, el redero que hemos dicho.... que al mismo tiempo que se encarga de avisar a la gente, es el que se encarga de cuando se rompe la red, arreglarla y de vender el pescado por la tarde, ir a la lonja a vender el pescado. Un contraestre, que vigila la maniobra de tirar la red y recoger, de tirar y recoger. El técnico de pesca.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

¿Cómo se organiza la seguridad laboral en el barco?

- Es que resulta que a lo largo de la vida han ido pasando cosas y que han servido de lección y que se han ido subsanando. Las pérdidas que ha habido aquí de barcos han sido precisamente por las imprudencias o las no imprudencias de los ingenieros, de los ingenieros navales, pero que se han ido subsanando porque digamos que nosotros somos menos mandaos, hemos visto el fallo e incluso lo hemos subsanado nosotros mismos. Aquí hubo una época en que se incendiaban muchos barcos y es debido a que el tanque de alimentación lo colocaban justo encima de donde va el motor con lo cual si había un derrame iba directamente al motor...y la vida te ha ido enseñando y tú te has ido cuidando hasta que también las personas especializadas en riesgos laborales han ido añadiendo más cosas. Los primeros interesados en que esto funcione somos nosotros... también hubo en su día pérdidas de dedos por las correas porque las correas se ponían manuales y eso se ha subsanado... todo eso se ha ido eliminando por parte nuestra y por parte de todos... hoy en día las correas que hay son las mínimas, son trapezoidales, que no tienes que tocarlas con las manos y a parte se ha puesto protección para que, si te resbalas, pues no te caigas, etc. Después, los accidentes más comunes que ha habido en los barcos siempre han sido cuando has estado tiempo de viaje, la cubierta se despintaba del propio roce y eso era deslizante... ahora las cubiertas son antideslizantes...

Además, ¿los barcos ya no son de madera?

- Sí, sí, ya se van cuidando todos esos detalles...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Entonces, ¿usáis chalecos, botas...?

- El chaleco, tampoco te creas que nos lo ponemos para trabajar, lo tenemos a mano en el catre, en el travesal, en el puente.

¿Pero vosotros sabéis las obligaciones que tenéis en materia de riesgos laborales?

- Claro...

¿Cumplís esas obligaciones?

- Es que hay cosas que no podemos cumplirlas, el chaleco porque nos molesta, el barco no es muy grande... el chaleco te impide el trabajo y la libertad de movimiento con lo cual te molesta, es un impedimento y es contraproducente...

¿Tienes contratada alguna empresa que os lleve el tema de riesgos laborales?

- Sí.

¿Estáis contentos con el servicio que os dan o creéis que no sirven para nada? ¿Qué servicios os podrían dar más?

- Hombre, es que todos los servicios cuestan dinero...

¿Habéis recibido algún curso de formación sobre riesgos laborales?

- Sí, lo hizo la mutua, nosotros tenemos la mutua residente, la titular, y por medio de esa mutua hicimos el cursillo.

¿Los marineros también?

- Todos...siempre se habrá escapado alguno, pero sí, todos.

¿Pero eran obligatorios?

- Sí.

¿Qué documentos tiene archivados relativos a prevención?

- Tenemos unos libros, por ejemplo, en la mar se cambia mucho de personal, pues como ya tiene asentado cada uno el puesto que tienen, tienes que anotarlo en una especie de diario.

ACCIDENTES / ENTORNO SEGURO

Conocemos que tanto en su actividad como muchas otras, existen una serie de peligros que pueden afectar a la seguridad y salud de los trabajadores ¿Qué peligros destacaría usted de su actividad diaria?

- Yo no he tenido...

Por ejemplo, ¿caídas?

- Caídas si que hay, yo he caído al agua pero no ha repercutido en nada...

¿En caso de accidente, qué se suele hacer?

- Si es algo grave, al 900 202 202, Salvamento Marítimo...

¿Las enfermedades más comunes que ocurren a los tripulantes?

-No hace mucho le entró a uno un dolor de muelas y me tocó entrar en Torre Vieja y dejarlo allí.

¿Alguna vez has tenido algún caso de primeros auxilios?

No, hoy día no....apenas se dan casos.

¿Botiquín?

El de la mutua que, cuando falta algo llamamos y decimos, que nos falta una venda, que nos falta de lo otro.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Qué son, primeros auxilios...y el que lleva medicamentos es ese que no lo tocáis habitualmente?

- No, ese tiene que ser para un caso muy particular, pero es mejor no tocarlo para que cuando el inspector vaya, vea que no falta nada.

ENFERMEDADES / SALUD

¿Principales problemas de salud?

- Casi todo son de hernias, de dolores, de músculos, por el cambio de temperatura....

¿Se dan casos de problemas de oído?

- Sí, aunque menos que antes, las máquinas están más protegidas y aisladas.

¿Los maquinistas llevan protección?

- Sí, casi siempre llevan los cascos.

¿Creéis que las condiciones de vuestros barcos han mejorado? ¿Has dicho que en cuestión de ruidos ha mejorado? ¿Alguna mejora más?

- La seguridad en cuanto a las máquinas.

Entonces, ¿consideráis que vuestras condiciones han mejorado? ¿De cuánto tiempo para acá estamos hablando?

- De 10 años a ahora.

INSPECCIONES

**¿Han tenido alguna inspección laboral (Trabajo, Industria o Sanidad)?
¿Las tenéis una vez al año?**

- Las de seguridad, contra incendios, revisar el salvamento marítimo en cuanto a chalecos.

¿Eso quién lo hace?

- La inspección de MUPESA

Entonces, ¿cuántas inspecciones tenéis al año?

- Esa es una vez al año también.

O sea, la inspección de buques para todo lo que es salvamento marítimo, la de trabajo para riesgos laborales. ¿Cuáles más?

- Los inspectores que vienen cada dos por tres.

¿Sanciones?

- No, yo nunca he tenido una sanción.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

En los últimos años, ¿se han producido mejoras en su embarcación relacionadas con la seguridad y salud de los trabajadores? ¿O dónde deberían hacer mejoras?

- Generalmente, los golpes vienen siempre con el mal tiempo, entonces con el mal tiempo, pues no trabajar... eso sería fantástico, y cobrar... pero no lo podemos hacer.

¿Creéis que los inspectores os tratan mejor o están siendo más duros?

- Es que aquí por ejemplo, a las 5 hay que salir a la mar, pero aquí somos 50 barcos y no podemos salir todos a la vez, pues déjanos un margen de media hora para ir saliendo, pues no... se han dado más golpes aquí, que en medio del mar... nosotros respetamos, pero déjame un poquito de margen... que a veces la Guardia Civil viene a hacernos la inspección y no pueden ni saltar al barco por el temporal, y ya nos miran de otra forma, pero en principio como si fuéramos delincuentes, o de la ETA.

O sea, ¿que queréis decir que están poco formados y poco hechos al mar?

- Yo ya voy hablando con alguno que llevan un tiempo y se van cogiendo, pero la mayoría van a aplicar la ley y no se adaptan a lo que hay, leyes que a lo mejor en ese momento no tienen justificación y ellos dicen, pues ¡ala! multa...a lo mejor por llevar cañas en el barco, yo me quedo alucinado, es que este hombre se lee todo lo que está escrito y lo aplica todo, pero en un barco si se me cae algo al agua no lo puedo coger con una caña???... pues no. Hemos llegado a un extremo que no.

Habéis dicho que tenéis revisiones médicas, que si no las pasáis no podéis subir al barco, que tenéis cursillos de riesgos laborales, de primeros auxilios, de utilización de maquinaria.... ¿sabéis vosotros como actuar ante un problema de accidente?

-También de higiene naval, de supervivencia, y de qué hacer en una situación en caso de accidente.

Con los cursos que hacéis, ¿crees que estáis suficientemente formados?

- Para ser marinero hay que ser ingeniero casi hoy en día, para embarcarte nada más, sólo con la libreta nueva te piden ya... todo.

Yo veo muy bien todos estos cursos, pero veo muy mal como se hacen estos cursos.

Las escuelas náutico-pesqueras que es donde vamos vas a sacarte el título de lo que sea, patrón, motorista, lo que sea, entonces en ese momento en la misma escuela es donde se deben impartir esos cursos, y no tendríamos todos la incertidumbre todos los años de a ver quién da este curso, el que tengo esto, que venga y se apunte.chico, hemos pasado por una escuela...mi hijo por ejemplo está ahora estudiando en Barcelona navegación marítima para propiedad mercante, bueno, pues él porque es curioso y perdiendo algunos días de su curso, se está buscando la vida haciendo precisamente esto, supervivencia primer nivel, segundo nivel, etc. , por eso, yo creo que en la misma universidad deberían dar esos cursos porque empezamos la casa por el tejado, él puede salir con una titulación de capitán y carecer de todos esos títulos...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Por lo tanto en una formación inicial, ¿deberían dar estos cursos y luego unos reciclajes, pero no así que os tienen mareados?

- Sí. Hay otra cosa curiosa, me voy a tiempos pasados... donde solo con estar bien, habiendo pasado la revisión médica te ibas ya a la mar, y de aquí nos fuimos 3 y nos fuimos a Canarias y yo me mareaba y aún me mareo, pero como me gusta el mar, insistí pero los otros 2 hombres como se mareaban de las Palmas se vinieron a Santa Pola y ya no fueron más al mar. Bien, pues ahora la opción de embarcarte, para ver si realmente sirves o no sirves, esa no te la dan. O sea, que para ir al mar primero tienes que ir a todos los cursos que te piden de formación básica, que en ninguna profesión te lo exigen con lo cual cuando ya lo has hecho y ya has perdido ese tiempo, te embarcas y ves que no sirves, que no puedes ir al mar... que lo normal es que te dejen salir al mar y luego ya hacer los cursos, y que te faciliten el entrar al curso, que son realmente muy poquitas plazas las que hay en la escuela de Alicante y mucha demanda no sólo en materia de pesca sino de zapatas, de mercantes, etc. Con lo cual, el ir al mar además de que económicamente no interesa, lo han puesto muy complicado.

Y otra cosa que te quería yo decir, lo del CO2 famoso ese, es un sistema que ha hecho contra incendios, que este barco antes, por ejemplo, no lo tenía y ahora me obligan a tenerlo.

¿Qué es?

- Es un sistema de líquido, no, de polvos. Es un sistema que hace que cuando hay una alarma de incendio en la máquina, cerrar todo hermético y usar esto, con lo cual ahoga el aire y apaga el fuego.

¿Y qué problema tiene?

- Es algo que es muy arriesgado por las condiciones que tiene. Es que si coge alguien abajo, se ahoga... ¿sabes que te dice el que lo instala? Hay una palanca para hacerlo manual, pues te dice, guárdate la palanca no sea que un día pases, te des un topetazo, y vaya eso así y nos están haciendo hacer un gasto.

Pero, ¿ha ocurrido algún accidente con el CO2?

- No, de momento no, pero tampoco ha hecho falta de momento. No hay ningún barco que se haya incendiado. Además, hay alternativas, por ejemplo, yo hace tiempo no lo quería.

Aquí lo obligaban porque es así pero habiendo cosas con agua... tener un sistema de propulsión dentro de la máquina de riego, o sea, que conectas una bomba que coge el agua del mar en lugar del cacharro éste y lo inundas todo.

Y vale más barato porque viene y te dicen: Oye, que al año que viene lo tienes que tener instalado... Ché, que eso vale 3 millones de pesetas, como me voy a gastar 3 millones de pesetas, que hasta ahora con 10 años el barco y ahora ha salido la ley de que del 95 para acá los que han construido barco tienen que hacerlo, vale...y los del 95 para atrás no, esos si se queman, que se quemen.

¿Vosotros creéis que si una persona experta en riesgos laborales estuviera con vosotros en el barco sería un estorbo?

- Yo creo que no, aparte de que no te lo dejarían porque hay muchos papeles para meter a uno a bordo.

¿Lo tendría que pagar otro o la mutua?

- Yo creo que no valdría la pena... yo creo que en 9 años en el barco no ha hecho falta... yo creo que poner un hombre a bordo, por el simple hecho de que si ve algo, nos diga algo ... No digo que no vengan de vez en cuando y nos digan, si veo esto, pasa esto, pero eso la mutua lo hace.

¿Pero alguien que os acompañara de vez en cuando? ¿la Mutua lo hace?

- No, a bordo no, lo hace en tierra

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENTREVISTA SEXTA

DESCRIPCIÓN DE MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

En tu caso, ¿tú eres armador también, tienes un barco?

-Sí, un barco de artes manuales de esos pequeñitos.

Pero, ¿eso es bajura?

- Es bajura, pero ellos son de poco tonelaje, pesca en aguas interiores generalmente, con lo cual van dos, o como mucho tres, incluso uno puede ir también.

¿Cuántos años tiene su embarcación?

- 9 años

¿Cuánto tiempo estás en el mar?

- De 6 de la mañana a 7 de la tarde y descansamos el resto de horas.

¿Cómo organizas el trabajo diario en la embarcación?

- Nosotros llevamos un redero que llamamos, que nos avisa a las 4 (la alarma del móvil...) a las 4 y cuando avisa, bajamos al muelle, el mecánico pone en marcha los motores, hacemos el hielo y estamos delante, y a las 5 salimos.

¿Qué cargos hay dentro del barco, los puestos que hay?

- En mi caso el dueño lo hace todo, en este caso yo hago de redero, de patrón, de mecánico, de todo. Las otras personas van de marineros.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

¿Cómo se organiza el tema de la seguridad laboral, que elementos tenéis en cuenta?

- Hoy en día estamos bastante mentalizados porque nos están dando bastante leña, nos vienen a hacer una revisión, una inspección... Tenemos paneles o mandos en caso de avería de agua, de incendio. Tenemos paneles que indican, cada uno lo que tiene que hacer.

Tenemos chalecos, aunque los usamos poco porque son incómodos, salvavidas, balsas, bengalas, botiquines...y esas cosas.

¿Vosotros como armadores tampoco obligáis a vuestros marineros a que los lleven porque sabéis que os perjudica?

- Claro.

¿Tenéis contratada alguna empresa o alguna mutua que os lleve el tema de riesgos laborales?

- Sí, estoy en contacto con la mutua.

¿Has hecho cursos de formación sobre riesgos laborales?

- Sí, a través de la mutua. Yo y mi tripulación.

¿Es obligatorio?

- Sí, fuimos los técnicos todos y los marineros, todo el que quiso ir también...

Y cada vez que montáis en el barco, ¿anotáis el material sobre riesgos archivado?

- No, cada vez que contratamos, cuando cambiamos de personal.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ACCIDENTES/ENTORNO SEGURO

¿Cuáles son los peligros más habituales del trabajo diario?

- Yo no he tenido....En el momento de que no se ha dado ninguno de baja es porque no ha habido accidentes....

Pero, ¿es habitual que haya mucho accidente grave?

- No...aquí, en Santa Pola, accidentes prácticamente no hay.

O sea, que habéis tenido caídas, golpes, obstáculos, cortes,... pero nunca ha sido motivo de baja, ni de gravedad...

- Es que un resbalón es casi normal.

Claro, pero vosotros lo percibís como algo habitual pero si que es cierto que en la medida en que se pueda hay que evitar esos riesgos aunque es evidente que tienen que pasar.

Tú, ten en cuenta que este barco que llevo yo es de poliéster como has dicho tú y eso es lo más malo que puede ir por la mar, es horrible por el movimiento este tiene un balanceo horrible, porque pesa poco.

Entonces, ¿son casi peor que los que había antes?

- Aquellos les daban mil patadas... Con el poliéster se hace más grande el barco ¿no? El tonelaje con el poliéster se hace más grande.... Aquel era casi la mitad, pero yo en aquel embarcaba botas y todo y en este no me fío.... En el sentido en que en el momento ese que tienes peligro de moverse, tienes que ir agarrándote a todos sitios.

O sea ¿que es peor el remedio que la enfermedad?

- Sí

¿Cuándo habéis tenido algún accidente, algún tipo de problema, que hacéis?

- Llamamos al número...al 112...

¿Y este 112 es un número de asistencia médica ordinaria?

- Es que yo he tenido más por enfermedad que por accidente.

¿Qué enfermedades se dan?

No. Enfermedad normal...hace poco a un mecánico casi le da un infarto y claro, llama, vente para tierra.

¿Y llamaste al 112?

- Sí

¿Al Centro Naval Médico llamáis?

- Depende...depende de la gravedad que veamos, llamamos al 112, pero es que nosotros estamos a media hora, 3 cuartos de hora de aquí, o si no, de Torre Vieja, entonces...

¿Has tenido que asistir personalmente a algún marinero?

- No, hoy día no....en bajura no es necesario

¿Tenéis botiquín en el barco?

- Uno no, dos botiquines...Uno, que es obligatorio que nos pasen revisión todos los años.

En caso de que haya que hacer primeros auxilios, ¿quién los haría?

- El que ha hecho el cursillo, nosotros, el patrón, el motorista.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENFERMEDADES / SALUD

¿Cuáles son los principales problemas de salud que han afectado a sus trabajadores?

- Es que el simple hecho de estar cerca de el mar estás expuesto a humedades y a mantener un equilibrio esforzándote, con lo cual un patrón, como yo, que estoy hecho polvo de la columna, son muchas horas al timón y siempre en posturas que, con sólo eso, ya te cansas y digamos, en cuestión de la espalda, hay muchísima gente con problemas...

¿Se ponen los cascos los que llevan las máquinas?

- Sí, los que están con las máquinas siempre llevan los cascos puestos. Antes no estaba eso, es más, dormíamos junto al motor, y lo oíamos de noche y de día...

¿Creéis que las condiciones de vuestros barcos han mejorado? ¿Has dicho que en cuestión de ruidos ha mejorado? ¿Alguna mejora más?

- Han mejorado en todo porque yo he empezado diciéndote que antes íbamos 9 en el barco, ahora incluso con 4 sale el barco lo que significa que con la tecnología que tenemos ahora, con menos gente también hacemos el trabajo. Había trabajos de mucho riesgo, como era estar en el mar trabajando, tenias que estar continuamente subiendo las potencias y eso ahora es automático y no te tienes que subir a los mástiles, ni nada.

Donde van las cuerdas de arrastre el riesgo había sido siempre, ya que era manual y ahora desde el puente lo haces...

Después en el tema de la maquinilla, es lo que más riesgo ha tenido siempre.

¿La maquinilla es lo que enrolla la vela?

- Sí, sigue siendo una cosa peligrosa pero con menos riesgo del que tenían antes...

¿Porque van más rápidas?

- Van como tú quieras de rápido o lento, pero puedes pararlo en seco y eso antes no era así, parabas pero tenía una inercia, una cosa...

INSPECCIONES

¿Han tenido alguna inspección laboral?

- Contra incendios, revisar el material de salvamento del barco, etc. Los inspectores, o sea, la Inspección de Buques para todo lo que es salvamento marítimo, la de Trabajo.

Y esos, ¿para qué son?

- Viene la Guardia Civil con la lancha, sube a bordo y te lo miran todo...que eso también va muy a rajatabla, lo de las inspecciones médicas. Nosotros tenemos la obligación de que, bueno, según la edad, si eres joven te dan más años, si eres más mayor cada 6 meses o 3 meses, depende de cómo te vea el médico.

Entonces si no te dan un APTO, ¿no puedes subirte al barco?

- No

¿Consideráis que estáis bastante controlados en ese sentido?

- Claro que sí, no creo que haya ningún trabajo en que les hagan una inspección de salud una vez al año y obligatorio.

¿Ha tenido alguna sanción en los últimos años?

- Yo sí, de inspecciones laborales no, pero sí de todas, por la malla, por salir pronto...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Tenéis una hora para salir, para respetar la competencia?

- Sí. También por las boyas, que lo inspecciona la Guardia Civil. Luego, cuando llegamos aquí, tenemos las inspecciones de Mapa y de Capa.

¿Qué es eso?

- Del Ministerio de Agricultura y Pesca y de la Conselleria de Agricultura y Pesca, cada uno por su lado, nos mandan inspectores para los pezqueñines, para toda clase de pescado... para ver que el tipo de pescado que cogéis no está prohibido.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

¿Estáis satisfechos con los medios que tenéis para prevenir accidentes?

- Yo creo que sí, hoy en día al haber menos gente, el trabajo se reparte con menos gente y riesgo hay menos.

¿Los barcos son más cómodos, también?

- En los barcos estamos cambiando cosas que también nos interesan a nosotros para la profesión, como es tapar los barcos de manera que cuando los hombres trabajan y hay que navegar, se meten bajo cubierto y ya no están expuestos al golpe del mar.

¿Eso antes no estaba?

- Ahora está, pero estamos en ello, porque esto no es para pescar más ni menos, es para una protección a la gente... que vienen, eso es un aumento de tonelaje, pero yo quiero dar esa protección.

Dicen ellos que es un aumento de tonelaje... pero a efectos del barco no influye para nada porque es una especie de tela muy finita que ni siquiera es para subir, es de poliéster...

Y eso, ¿quién no lo ve tan bien que lo hagáis?

- Esto induce a que haya un aumento de arqueado del barco pero el barco en si sigue teniendo la misma estabilidad, pero más protección, pero no te lo permiten.

¿Pero quién?

- Pues los propios ingenieros navales de la zona... Yo pienso que en todos sitios falta algo de profesionalidad de quien, digamos, hace las normativas y habla de horarios. Entonces pasa que te ponen muchas multas y te asustan... Te voy a poner un ejemplo, hay un horario que cumplir, pero en el mar, 2 y 2 no son 4, estamos en la mar y puede haber viento o no... Hay inspectores que son como las mulas, miran nada más que a un sitio y cuando ve que hay un barco en la mar viene y te levanta una acta por llegar tarde, y lo primero que le digo yo es que aquí, a bordo, lo primero es que van personas que son mi responsabilidad y yo tengo que venir capeando el temporal. No que porque son las 7, tengo que venir y perder a gente... y hay inspectores y guardia civil que ya se van aprendiendo más las cosas...

¿Creéis que vuestros trabajadores sabrían actuar en caso de accidente?

- Yo creo que sí, es que la mayoría vienen trabajando ya 7 o 8 años, vienen trabajando ya muchos años los marineros en la mar, entonces ya no creo que se pueda aprender mucho... No es como antes, se busca más...

¿Ahora es más estable, diríais?

- Es más estable porque casi todo va sólo, entonces si ganan lo mismo en un barco que en otro, se aguantan en el barco en el que están.

Entonces, ¿sabrían como recurrir en una situación de auxilio?

- Sí

¿Haría falta algún tipo de formación más?

- Yo los tengo ya todos hechos hasta de segundo nivel...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Lo hacen fácil, os facilitan ir a esos cursos o no?

- No, las facilidades están...

¿Lo hacen en temporada biológica, entiendo?

Sí, normalmente lo hacen fuera de horario, pero nos hace perder tiempo...



ENTREVISTA SÉPTIMA

DESCRIPCIÓN DE MEDIOS HUMANOS Y MATERIALES

¿Eres armador de bajura?

- Soy armador de arrastre de bajura, somos 7, quizá seamos de los dos barcos que más gente vamos aquí en Santa Pola, que normalmente son 4, 3, más no van.

¿Cuántos años tiene tu barco?

- 4 años.

¿Cuánto tiempo estás en el mar, volvéis a dormir a casa?

- Nosotros salimos a las 4 de la mañana, hasta las 2 o 3 de la tarde.

¿Y cuántos días tenéis de descanso a la semana?

- El fin de semana. Terminas el viernes por la tarde y reanudas en la madrugada del lunes, a las 6 de la mañana.

¿Cómo se organiza el trabajo del día a día en el barco?

- Cada uno tiene que ponerse el despertador, por lo demás, el trabajo es el mismo.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

¿Cómo organizas la seguridad laboral?

- Se está cada vez más mentalizado, hacemos muchos cursos... Ya no es como antes... Vienen a hacernos inspecciones del barco, del botiquín...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Utilizas elementos de protección individual, como chalecos, cascos, botas...? Sí....?

- No, eso de los cascos no, y lo de engancharte con el arnés tampoco porque creemos que es más... Es que el casco antes sí que era conveniente porque la maniobra la hacías desde los palos y estabas en más riesgos, hoy en día eso ya no se hace con lo cual el casco no se lo ponen ahora.

¿Tienes el servicio de seguridad contratado con alguna empresa?

- No

¿Cursos de formación sobre riesgos laborales?

- Sí, son obligatorios, si no, no puedes embarcar.

ACCIDENTES/ENTORNO SEGURO

¿Qué peligros destacaría usted de su actividad diaria?

- Yo hace muchos años, que no vale la pena ni nombrarlo pero, cuando se resbalaban las cubiertas....

Pero, ¿es habitual que haya mucho accidente grave?

- No...Aquí en Santa Pola, accidentes prácticamente no hay.

¿Ni caídas, o golpes, resbalones...?

- Eso sí, pero para nosotros, es algo como parte de tu trabajo. En el barco estás siempre moviéndote, el barco y tú... y claro eso ya es un riesgo, pero no puedes hacer nada.

¿Si se da algún accidente o problema, que hacéis?

- Cuando es grave llamamos al teléfono de Salvamento Marítimo...

¿Habéis tenido que hacer primeros auxilios o asistir personalmente a algún marinero?

- No, hoy día no.... En alta mar sí, pero en bajura no es necesario a no ser que sea un corte, una herida...

¿Tenéis botiquín adecuado en el barco?

- Uno no, dos botiquines...uno, que es obligatorio que nos pasan revisión todos los años.

¿Una vez al año?

- Sí, lo llevamos al Instituto Nacional de la Marina y allí le dan el alta... Es para uso habitual, es para no tocar el otro.

ENFERMEDADES / SALUD

¿Cuáles son los principales problemas de salud que han afectado a sus trabajadores (enfermedad de todo tipo)?

- De hecho hoy en día, de lo que más caen enfermos en la mar es de la espalda... Hay gente que se queda en tierra porque a la mar ya no pueden ir y como no te dan por inútil total, te dan trabajo por tierra.

Y resfriados o reumas, ¿entiendo?

- Sí, eso, la humedad...

¿De oídos? ¿por el frío?

- Hoy día quizá menos que antes, porque hoy día tienen la obligación de ponerse los cascos los motoristas...

¿Se ponen los cascos los que llevan las máquinas?

- Sí, los que están con las máquinas siempre llevan los cascos puestos.

Antes no estaba eso, dormíamos junto al motor, y lo oíamos de noche y de día...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Crees que las condiciones del barco han mejorado?

- Sí, desde hace unos 6-8 años hasta ahora, han mejorado.

INSPECCIONES

¿Han tenido alguna inspección laboral (Trabajo, Industria o Sanidad)?

- Sí, las del perito, del ingeniero,...

¿Entonces cuántas inspecciones tenéis al año?

- Esa es una vez al año.

¿Consideráis que estáis bastante controlados en ese sentido?

- Claro que sí, no creo que haya ningún trabajo que les hagan una inspección de salud una vez al año y obligatorio.

¿Sanciones en los últimos años?

- No. Normalmente, hace mucho sobre la malla que la llevábamos bastante justa, pero hoy en día ya vamos sobrados de malla...

O sea, ¿que realmente lleváis un control exhaustivo, no?

- Se pasan un poco.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

En los últimos años, ¿Se han producido mejoras en su embarcación relacionadas con la seguridad y salud de los trabajadores? ¿O dónde deberían hacer mejoras?

- Sí, porque los barcos son más modernos, te resbalas menos....también la gente está más formada que antes, estamos más concienciados.

¿Eso antes no estaba? ¿Tenéis revisiones médicas anuales, no?

- Sí, si no eres apto no te puedes embarcar.

¿Creéis que os haría falta algún tipo de formación más de la que recibís?

- NOOO...nos exigen demasiada, contra incendios nos están dando demasiada caña.

¿Cuántos cursos podéis hacer al año?

- Estaría bien uno al año, que ya está bien... Yo no, yo ya si me piden algo, ya no voy.

Yo hace dos semanas hice uno ya... Yo este año uno y si me exigen alguno más lo haré, pero si no me exigen... El que está ahí sentado es el que dice hay que hacer este curso y como no ha ido a la mar nunca, ni sabe de la mar, pues....

¿Y si no lo haces no te dejan subir?

- Exacto.

¿Crees que sería útil una persona experta en riesgos laborales en el barco?

- Yo creo que no, aparte de que no te lo dejarían porque hay muchos papeles para meter a uno a bordo. Creo que no aportaría nada.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

ENTREVISTA OCTAVA

DESCRIPCIÓN GENERAL

¿Cuáles son, en líneas generales, sus competencias dentro del I.S.M. (Instituto Social de la Marina)?

Representar y coordinar un Grupo Inspección de Buques Pesqueros desde el ISM

Los Grupos de Inspección se han formado a partir de un convenio aprobado por tres Ministerios: Trabajo, Fomento y Agricultura, concretamente desde los organismos:

- Inspección de trabajo y el ISM (Mº Trabajo)
- Marina Mercante (Ministerio Fomento)
- Sociedad de Salud Marítima
- Servicios de Pesca (Mº Agricultura)

Objetivo: Inspeccionar las condiciones actuales de trabajo, seguridad y vida a bordo en el sector pesquero, concretamente en buques pesqueros.

Para ello se van a llevar a cabo acciones como:

- Campañas de concienciación en el sector.
- Charlas.
- Edición de vídeos sobre seguridad a bordo.
- Inspecciones a buques.

En concreto, se prevén 30 inspecciones a modo de experiencias piloto, de las cuales ya se han realizado 15 en las provincias de Cádiz, Alicante y La Coruña, 3 en el mar y 2 en puerto.

Las otras restantes serán en Santander, Tarragona y Almería.

En las inspecciones han participado Inspectores de Buques, Inspectores de Trabajo, de pesca y Médicos del ISM.

Tras dichas inspecciones se elaborará un informe de resultados en el que se plasmará la situación actual de los buques, respecto a deficiencias en estabilidad, elementos de seguridad (botiquines, elementos de protección individual, acomodamiento de los tripulantes, etc.).

¿Qué actividades suponen un trato directo con los trabajadores del mar y concretamente, con armadores y demás tripulación de embarcaciones de pesca de bajura?

- Desde el ISM, su labor es coordinadora y no entra en contacto directo con los armadores y tripulantes. Sólo coordina los planes de inspección y elabora los informes que pasan a Dirección.

¿Considera Vd. que tiene medios suficientes para desarrollar las actividades de tipo preventivo (formación,..) o de asistencia sanitaria, inspección,.., en relación con el sector de pesca de bajura?

- Sí, se cuentan con los medios suficientes.

- Para llevar a cabo la Inspección es necesaria la visita de las embarcaciones. Así, las labores que el Grupo de Inspección realizan son:

- Los médicos del ISM: revisión de los botiquines y alguna labor de asesoramiento.
- Los inspectores de trabajo: todas las acciones relacionadas con la prevención de riesgos laborales y salud laboral (competencias de seguridad, atención de documentos (altas y bajas laborales), elementos de seguridad (extintores, equipos de protección individual, señalizaciones, etc.)
- Los inspectores de buques: inspecciones del estado del buque en materia de seguridad.

¿Nos puede comentar posibles problemas, que conozca, en la aplicación de la legislación sobre riesgos laborales, en este sector de pesca de bajura? ¿Se está llevando a cabo alguna acción para solucionar esta problemática?

- Resulta difícil porque la legislación hay que aplicarla en los propios barcos y entre los trabajadores que los manejan.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

- En la actualidad, la problemática estriba en que un porcentaje de la flota es antigua, de construcción de madera, lo que supone cubiertas deterioradas, difíciles de limpiar, los alojamientos de la tripulación, o son incómodos o apenas existen como tal, deficiencias en las instalaciones eléctricas....todo ello dificulta el desarrollo de la actividad de forma segura.

- No obstante, cada vez la flota se está actualizando, con barcos construidos con fibra y materiales más actuales, que facilita el aplicar la normativa y ejercer comportamientos más seguros.

¿Existe una buena colaboración entre las diferentes instituciones implicadas en el sector marítimo para la aplicación de la legislación de prevención?

Hasta el convenio aprobado en Abril de 2005, la coordinación entre las diferentes instituciones implicadas resultaba más difícil porque no se actuaba al mismo tiempo. Ahora, ésta colaboración supone una coordinación obligatoria, de forma que toda la información que se genera tras las inspecciones puestas en marcha deberán ser circuladas hacia cada unas de las Direcciones Generales (Fomento, Trabajo y Agricultura).

Ahora se obliga que exista un representante de cada uno de estos Ministerios implicados con sus respectivas Direcciones Generales.

En su opinión, ¿piensa que el sector de pesca de bajura está mentalizado con la prevención de riesgos laborales?

- En el sector pesquero todavía queda mucho por hacer. El trabajador del sector es peculiar, ya que desarrolla su actividad laboral desde hace más de 30 años, con hábitos y comportamientos tradicionales, heredados de sus antecesores y difíciles de cambiar.

La prevención de riesgos laborales y las conductas seguras en el sector pesquero no se puede implantar, sino que hay que llevar a cabo acciones que convengan.

ACCIDENTES / ENFERMEDADES

Según los datos que conoce Vd., ¿considera que es habitual en trabajadores de este sector el continuar trabajando después de tener accidentes con lesiones?

- En principio es un dato del que se sabe poco, pues al ISM no es autoridad sanitaria y no le compete el control estadístico de altas y bajas laborales (éstos datos se conocen a través de las mutuas y éstos a su vez al Instituto de la Seguridad Social), pero por sentido común se puede imaginar que, dado que muchos marineros trabajan "a la parte" (la remuneración depende de la captura obtenida y se reparte con el armador), con un mínimo de salario o incluso a veces sin él, muchos de ellos no se pueden permitir el estar en situación de baja laboral, por lo que si las lesiones no dificultan su labor, es probable que ocurra tal circunstancia.

Según su experiencia. ¿Qué tipos de accidentes y enfermedades son los más comunes?

Accidentes

Golpes al mismo nivel,
Atrapamientos con redes, cabos, etc.
Cortes con maquinillas.
Golpes causados por obstáculos en cubierta.
Caídas por "el barco en continuo movimiento"
"Hombre al agua"

Enfermedades:

Según la información de la que dispone, ¿considera que este sector produce un número importante de bajas?

- No lo sabe con seguridad, pero no cree que más que en otros sectores.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Según su criterio. ¿Cuáles son las principales causas de las bajas que se producen en este sector?

- No lo sabe.

¿En la pesca de bajura, recuerda alguna baja por enfermedad de la que no se haya conocido la causa con seguridad?

- No lo sabe.

Por su experiencia, ¿es habitual que existan problemas auditivos entre los trabajadores del mar?

Opina que sí, porque el centro de trabajo es hostil al respecto, es de tamaño reducido, poco aislado, con alojamientos muy juntos y cerca de las máquinas...

¿Conoce casos de trabajadores del sector de pesca de bajura que hayan estado de baja por enfermedades de tipo psicológico (estrés, depresión, etc.)?

- No lo sabe.

FORMACIÓN / INFORMACIÓN

¿Conoce si los trabajadores del colectivo de pesca de bajura y litoral reciben la formación profesional específica que deben de tener?

- Reciben la formación básica que les permite el navegar, la autorización para trabajar en un barco, pero en materia de seguridad y prevención de riesgos laborales, apenas reciben formación. Ahora, con el nuevo acuerdo interministerial, se ha propuesto el elaborar e incluir unos módulos específicos sobre riesgos y adaptarlos a cada tipo de pesca, para ello, además, se va a pedir colaboración al Ministerio de Educación.

- Estos módulos se integrarían como parte de la formación básica, con el fin de evitar el rechazo, dado que la dificultad de impartir cursos específicos en prevención de riesgos laborales, radica en la asistencia voluntaria del trabajador, por la falta de interés y tiempo.

En el sector de pesca de bajura, ¿se ha distribuido información sobre riesgos laborales a los trabajadores? ¿De qué tipo o formato?

- Se ha distribuido información al sector.

Folletos informativos, comunicaciones, campañas informativas sobre seguridad...

Este material se distribuye en las Casas del Mar, Cofradías, Asociación de Armadores...de los municipios pesqueros.

Los han desarrollado y distribuido el Instituto Social de la Marina y el Instituto de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

La formación con la que cuenta el trabajador en la actualidad es suficiente y supera los estándares internacionales. No obstante, sería necesario implantar los módulos específicos sobre riesgos laborales dentro de la formación básica y seguir incidiendo en los cambios de conductas arraigadas, todo ello unido, además, a la realización de las inspecciones pertinentes que nos sirvan de medio de control de las acciones desarrolladas.

¿Con relación a los botiquines de las embarcaciones de bajura y litoral, tiene la impresión de que se hace un uso correcto y se llevan al día, como resultado de las revisiones anuales?

- Hasta la fecha, las inspecciones al respecto resultaban deficientes por la falta de medios y apenas se hacían. En general, no se hace un uso correcto de los botiquines, es habitual deficiencias como sustitución de medicamentos por otros no autorizados, existencia de medicamentos caducados o que no han sido inspeccionados.

- Ahora con el nuevo convenio y las nuevas inspecciones que se están desarrollando, con la visita obligada al barco, se prevé que se aplique con mayor rigor la legislación vigente y que las diferentes deficiencias se vayan subsanando.

¿Se incluyen todo tipo de embarcaciones en estas revisiones, con independencia de su tamaño (eslora)?

- Sí, se realizan en todo tipo de barco de pesca.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

OTRAS LABORES DE INSPECCION

¿Con qué frecuencia realiza Vd. inspecciones en este sector de pesca de bajura y litoral?

- Hasta este momento, con el nuevo acuerdo interministerial, las inspecciones no eran muy frecuentes, no se realizaban según un plan estructurado o de forma regular. El Ministerio de Trabajo las realizaba, pero como algo rutinario y sin apenas medios (un barco, personal con poca formación o preparación, o con poca inquietud al respecto).

Ahora se espera que se establezca un plan de inspección continua y estable, aunque de momento se está a la espera de los resultados que se obtengan con las 30 inspecciones piloto, cómo se va a desarrollar o aplicar de forma concreta.

En las inspecciones pilotos que se están llevando a cabo se cuentan con mejores medios como:

- La colaboración de la Guardia Civil y Salvamento del Mar.
- Equipos de trabajo formados por médicos del Instituto Social de la Marina, inspectores de buques y del Ministerio de Trabajo. Estos se desplazan en el mismo barco hacia las zonas donde se llevarán a cabo las inspecciones in situ. El Centro de Seguimiento Pesquero sitúa las coordenadas donde se sitúan los barcos para que los equipos acudan a realizar la inspección

¿Del resultado de la inspección y control de medios sanitarios de embarcaciones de pesca de bajura y litoral, se puede concluir que, en general, se gestionan y mantienen correctamente o, por el contrario, se registran muchas infracciones?

Con las inspecciones anteriores existía una importante "laguna de información" al respecto.

Con las inspecciones piloto de ahora se han detectado muchas infracciones, sobre todo en las embarcaciones de madera, antiguas, y además en pesca de bajura (alojamientos no adecuados, ausencia de cocina, de agua potable., sin lugares específicos para el descanso...).

¿Qué acciones preventivas considera más prioritarias en la mayor parte de las embarcaciones, según el resultado de las inspecciones?

Medidas preventivas:

- Elaboración de Planes de Prevención.
- Estudios de riesgos por puesto.
- Más formación e información.
- Mayores sanciones y/o presión con el objeto de fomentar y concienciar el uso de equipos de protección individual. (Al armador para dotar al barco de lo necesario y al marinero con el fin de concienciarlo).
- Campañas de concienciación.
- Rotación de la flota, aunque sólo mejorará algunos aspectos, ya que eso no modifica los comportamientos del pescador.

URGENCIAS A BORDO

¿Qué opina de los medios existentes en la actualidad para solventar las urgencias a bordo de las embarcaciones de pesca de bajura?

Los medios actuales son:

- Centro Radio Médico, que dispone de un médico las 24 horas.
- Helicópteros de Salvamento Marítimo.

En general, en pesca de bajura las urgencias están bien atendidas por medio del teléfono y radio.

No obstante, en la actualidad se está dando un hecho importante, que en muchos casos imposibilita o dificulta el servicio de atención y urgencia a los trabajadores. Los patrones / armadores, con el uso de sus teléfonos móviles (con lo que uso de la radio, por ejemplo, se reduce para evitar ser localizados por otros barcos competidores) ha llevado a que se habitúen a este medio hasta el punto de que olvidan el uso de los cauces normales, como el Centro Radio Médico/Salvamento Marítimo ante urgencias y usan su propio móvil pensando que la ayuda será más rápida, llaman a su mutua o a su médico particular y no son conscientes que en algunos casos se ha perdido un tiempo importante, por lo que se dificulta el rescate o ayuda de Salvamento Marítimo.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

En la misma línea, las dificultades ante las atenciones médicas se agravan porque el patrón o responsable sanitario del barco no hace uso, en muchos casos, de los recursos del sistema, como por ejemplo la ayuda que puede ofrecer el Centro Radio Médico (el cual dispone de todos los historiales médicos) o el utilizar las plantillas de identificación de lesiones de las que disponen o deberían disponer todos los barcos (estas plantillas permiten identificar y localizar de forma rápida y siguiendo las instrucciones del médico de Centro, el tipo de lesión).

¿Qué tipo de urgencias considera que no estarían cubiertas o tendrían muchas dificultades de atenderse, en alta mar?

- Los incendios



ENTREVISTA NOVENA

¿Cuántas personas llevas en el barco?

- Diecinueve personas, han sido barcos que han trabajado en tiempos pasados con treinta o cuarenta hombres y dos mozos de carga, pero ahora ya quedan menos marineros y con las nuevas tecnologías con dieciocho o diecinueve hombres son los idóneos para la pesca nuestra de bajura. Es lo ideal con las tecnologías que hay. En líneas generales, las treinta embarcaciones que quedan aquí, llevan una media de esas personas.

¿Cuántos años tiene el barco?

- El barco tiene, lo compré en el 78, o sea, que veinte y tantos años (28).

¿Cuánto tiempo estáis en el mar?

- Ahora que hemos cambiado el caladero de Marruecos por el caladero de Cádiz, estamos echando una media de dieciséis, quince, catorce horas, es la jornada que hay... Lo que pasa es que esa jornada puede ser que tengas mucha suerte y se echen las catorce horas trabajando, que no se trabaje nada en el día aunque estés en el mar... pero las catorce horas en el mar hay que echarlas.

¿Pero volvéis a dormir al puerto?

- Sí, pero como estamos tan cercanos ahora de casa, lo normal es que regresemos todos los días a casa en coche y luego nos vamos incorporando al barco a la hora de la salida otra vez.

O sea, ¿que salís a las 6 de la mañana?

- Según la norma de la Junta de Andalucía la hora de salida es siete de la tarde hasta las catorce de la tarde del otro día.

Y...., ¿descansáis?

- A partir de la tarde del viernes hasta la salida del domingo a las 12 de la noche.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Cómo organizas el trabajo diario de la embarcación, qué es lo que haces?

- Una vez que hemos soltado los cabos de puerto y nos hacemos a la mar, llevamos prácticamente la misma faena, vamos preparando el bote de la luz, vamos arranchando los aparejos de a bordo porque en una hora estamos en caladero ya y en caladero ya podemos funcionar tirando el bote de luces, detectando pesca, en cuanto tenemos la pesca concentrada ya nos ponemos a sacar pesca desde esa hora a las 9 de la noche, ya estamos echando las redes al agua y esas 2 horas las hemos tenido de preparación...

Preparación de redes, de botes...y luego, ¿cuánto tiempo estáis pescando?

- Depende de la pesca, si la pesca tarda toda la noche, pues toda la noche estamos pescando y si no, elaborando pesca en el mar..

¿Qué significa elaborando pesca?

- Es decir, una vez que tenemos la pesca capturada, en las redes, y la hemos embarcado a bordo, esa pesca puede ser que pueda venir para elaborarla tal como viene del mar o a lo mejor el pescado no viene limpio, o viene el boquerón con sardina, y hay que separarlo, hay que elaborarlo en cajas, hay que echarle hielo y vuelta otra vez, una vez que tú ya tienes el pescado elaborado, guardado en la bodega otra vez, a tirar las redes al agua y volver a pescar así hasta las 9 de la mañana o las 8 de la mañana.

¿Qué puestos ahí en el barco?

- El técnico de pesca que es el que detecta pesca, busca la pesca, dice donde hay que tirar las redes, el patrón titulado que es el responsable de la navegación y comparten entre el técnico de pesca y el patrón son los que reparten toda la faena de puente y los recargos correspondientes, los motores, los aparatos mecánicos... luego, si están los dos hombres que van en el bote de luces, que en tema laborales si que te puedo comentar que hace unos meses perdimos a un hombre en el mar.

- Es una de las profesiones que más riesgo tienen porque no va en la embarcación nodriza, si no que van en barquitos pequeños y siempre faenan los hombres jóvenes, y siempre están en la mar ellos dos pendientes de la embarcación nodriza y tienen que estar pendientes de que la pesca se concentre bien para tirar las redes al mar y tienen que tener un atractivo que son las luces y, a base de tiempo, ir concentrando esa pesca alrededor de las luces para lanzar las redes al agua cuando la captura sea idónea y no lanzarlas las redes para muy poca pesca.

Son siempre las mismas personas las que salen de luceros, ¿verdad?

- Sí, casi siempre... Lo normal es que desde pequeños les guste la labor esa y lleven veinte o treinta años ejerciendo la profesión de lucero que se dice aquí.

¿Qué más tienes?

- Tenemos que llevar un cocinero porque todos los días no nos da tiempo de volver a casa si no que la pesca, la venta y el tiempo que hemos echado en puerto, o alguna avería, y ese día subimos a bordo al marinero. Y después hay alguno especializado en preparar la pesca que son más expertos que otros en preparar el hielo, y la pesca y otros que están especializados mas bien en el tema de argollas, de jarretes y de temas específicos del arte de la pesca.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

Como armador, ¿cómo organiza usted, actualmente el tema de la seguridad y salud en su actividad laboral?

- Dentro de las posibilidades de que en un barco pesquero, que es una embarcación pequeña y está colmada de redes, de esto y de lo otro, hay una seguridad en las embarcaciones pesqueras no idóneas, lo que si es que hay muy poco espacio para llevar las barcas salvavidas, hay muy poco espacio para llevar los chalecos salvavidas... es decir, que mientras que una embarcación reúne condiciones, tiene sus cajones para guardar bien los enseres de seguridad, la ropa de agua adecuada, que llevamos una ropa de agua adecuada para el trabajo no para la seguridad, calzado el mínimo y el más ligero, por-

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

que en estas embarcaciones está el riesgo de que un hombre se caiga al agua y hay que llevar ropas ligeras porque estas ropas no son seguras. Sí que son seguras para una caída al agua, pero no son seguras para un golpe... Hay todavía mucho que mejorar en el tema de seguridad en la zona de pesca y para ello hay que crear un prototipo de barco que además de tener estas cosas de seguridad haya la posibilidad de meter estos recursos de seguridad. Una cosa es primordial para que se pueda llevar a bordo una buena seguridad y es que el barco reúna las condiciones para ello y no que el hombre reúna las condiciones.

Pero entonces si ese barco no da esa seguridad, ¿tú que haces?

- Lo que se puede hacer es tener mucho cuidado con los chismes, ponerse en zonas de que el riesgo sea el mínimo y poner los enseres los más fuertes posibles, para que no haya rotura de cabos, no haya roturas de haladores eléctricos. Eso es lo que se puede hacer.....

¿Es que no llevan ropa segura?

- Hombre, la ropa que llevamos es ropa de agua para que no te puedas ni mojar, puedes recoger las redes en condiciones, no te llenes de pescado y siempre estés limpio con esas ropas...o sea ropa de trabajo.

¿No es la misma que la de seguridad?

- Al contrario.

¿Y por qué no pones ropa de seguridad?

- No se pone ropa de seguridad porque el trabajo de un pescador con ropa de seguridad te daría más seguridad, pero estarías más expuesto a tenerte que mover en un barco tan rápido, dando bandazos, cabezazos, y estás en movimiento constantemente y lo que sí que es idóneo es la ropa de trabajo y la ropa de seguridad, tú imagínate..., el calzado sería más pesado, protegidos los pies, habría que llevar casco de seguridad, el chaleco salvavidas constantemente puesto.....

Es decir, que por un lado yo me quiero meter en tema de seguridad, no puedo moverme casi, y es incómodo. Pero claro, por otro lado es seguro, entonces..... deberían dar una ropa más adecuada, ¿no?

Claro, y es que por ejemplo, no es lo mismo el que está en la construcción que está todo el tiempo fijo en el suelo, que estar constantemente en movimiento en la mar...

¿Tienes contratado algún tipo de empresa externa que se encargue de la seguridad de los trabajadores?

No, no tengo ningún servicio externo. Sólo tenemos los conocimientos que hemos adquirido en los cursos.

¿Quién os ha dado los cursos?

El Instituto Social de la Marina. La Unión Europea, a nivel de trabajadores de Madrid, también ha venido a darnos alguno y alguna empresa privada también pero contratada por el ISM y ahora es la Junta de Andalucía la que se ha hecho cargo de los cursos de formación básica y de formación de seguridad en el mar, que es la que nos está aportando unidades móviles contratadas a los puertos, que solicita estos cursos de formación básica en los tiempos idóneos para hacerlos porque tampoco tenemos tiempo.

¿Cuándo los soléis hacer?

En las paradas biológicas es el tiempo ideal para hacer los cursos.

¿Consideras que estos cursos son suficientes?

- Pues no, yo creo que se deberían de hacer más.

Que más cosas se deberían hacer para que tú y tus hombres os sintiérais más seguros, me has hablado de una mejor organización del barco...¿que más?

- Ya hemos comentado los cursos que hemos hecho y sería bueno que se formara una persona especial, específica, que se subiera siempre que quisiera a bordo de la embarcación, que viera los peligros y se lo fuera

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

inculcando a nuestros trabajadores y no que lo hagan el bloque de trabajadores que van muy poca gente, van cuatro, cinco, ocho tripulantes de las embarcaciones a hacer ese curso y luego resulta que el resto de la tripulación no la ha recibido, no ha estado en su curso y no está preparado, entonces debería haber un monitor que fuera el verdadero responsable de la seguridad.

¿Un responsable que fuese siempre con vosotros en el barco?

- Eso sería lo ideal, después de los cursos

Porque claro, el marinero se acerca, da los cursos y luego como que no los pone en práctica, ¿no?

Y luego, que parece que se le olvida todo en el tiempo y luego que los cursos sean un poquito más amenos, que también yo he visto en los cursos unas líneas sobre la embarcación que te aburren poco a poco. Deberían de ser en vez de teórico, un poquito de práctica, unas cintas grabadas que te vayan alegrando un poquito la vista y no que haya cuatro o cinco oradores que te están machacando.

Van todos los marineros, ¿o no?

- No, todos no van...a lo que son las charlas y eso, porque al curso básico que tienen que hacer para poder embarcar, a ese van, porque no les queda más remedio. Pero van, se sacan su titulito que les hace falta para embarcarse y luego las charlas que vienen como son en viernes o en sábado pues me voy con mis amigos, con mis niños y paso de él.

Con lo cual, ¿no es obligatorio?

- Obligatorio sólo es lo que marca la ley, las ochenta o noventa horas que marca el curso para que te den el certificado... sin el que no pueden embarcar.

¿Pero un curso de riesgos laborales?

- Sí, de riesgos laborales....

¿Uno cada 15 días obligatorio?

- No!!! Quince días en la vida para tener un título ya para toda la vida.

Pero no es de riesgos laborales, ¿no?

- Sí, se llama título de formación básica y te dan riesgos laborales, te dan de seguridad en el mar. Es un título conjunto que te lo exige la ley.

¿Cuántas veces hay que hacer ese curso?

- Una vez en la vida y ya te dan el título para ser marinero toda la vida.

Con lo cual, ¿no hay actualización? ¿Y eso te lo obligan a tí?

- No. Yo, como armador, lo que le exijo al marinero es que traiga el certificado de haber asistido a ese curso y ya está. Además, se lo exijo yo y se lo exige la Capitanía Marítima. Si no, es imposible embarcar. Lo otro, son charlas, son cursillos de información, pero no son obligatorios... lo que se hace es avisar a la embarcación y quien quiera asistir.

¿Conoces, el contenido de toda aquella legislación sobre riesgos laborales, que le incumbe o le concierne?

- Claro

¿Y a tí qué te exige?

- Exigirle al marinero que haya asistido a ese curso y que la embarcación reúna las condiciones de seguridad que marca la ley... hay unos certificados de seguridad que tienen que estar al día, y que tiene que tener tus barcas salvavidas, tus chalecos salvavidas, extintores contra incendios, bocinas para niebla, manguera contra incendios, bengalas de pedir socorro....., todo lo que exige la ley en materia de seguridad en la embarcación. Eso si que es materia del armador de tenerlo todo, el tripulante no, es él, que está obligado a hacer ese curso y a estar preparado.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Entonces, ¿piensas que es más responsabilidad del marinero que tuya la formación de ellos?

- No, es responsabilidad de la Administración Española preparar a los trabajadores y que el trabajador reúna los requisitos y coja los conocimientos necesarios.

Tú, ¿no llevas un control de tus trabajadores sólo si han hecho ese curso básico y ya está? ¿no?

- Sí.

La normativa que tú conoces es fácil aplicarla, me has dicho antes que los equipos de protección, ¿no?

- Es muy difícil que tengamos estos barcos preparados porque son barcos muy pequeños. Es más, no tienen espacio ni para meter el botiquín de primeros auxilios hoy contemplado por la ley, yo te digo que la mayoría de las embarcaciones pesqueras por lo menos, o un 90% por lo menos, de este puerto que yo conozco, no reúne las condiciones para llevarlo a bordo.

¿Ha recibido usted, algún tipo de formación o asesoramiento en prevención de riesgos laborales? ¿Cuál?

- Sí, porque ha sido que, además del título de patrón de pescador en la mar y desde hace 3 años, he recibido cursos y bastante formación adicional, yo sí y claro, yo procuro aplicarlo dentro de mis posibilidades y inculcarlo a mis trabajadores dentro del barco. Por eso, hoy en día, la persona más capacitada en la embarcación es el patrón, porque es patrón de pesca, está titulado pero además, se le ha exigido durante estos 3 años prepararse en todos los niveles, laborales, primeros auxilios, y títulos, y exámenes que vas a tener que superar, etc.

Realmente, ¿el patrón si que está preparado más que el marinero y en la medida que podéis, lo aplicáis?

- Sí.

¿Qué documentos tiene archivados relativos a prevención?

- Tengo algunos títulos de que esos tres años y de la Universidad Hispano Americana de Radio y de los patronos pero no llevo ningún material específico de prevención ni nada.

ACCIDENTES/ENTORNO SEGURO

Conocemos que tanto en su actividad como muchas otras, existen una serie de peligros que pueden afectar a la seguridad y salud de los trabajadores ¿Qué peligros destacaría usted de su actividad diaria?

Un hombre al agua que es lo que más ocurre, un hombre al agua, o un siniestro por choque con otra embarcación, de eso también ha habido bastante. Lo que era antes una pérdida de embarcación por embarrancamientos en cota, eso ya, con los nuevos materiales y los aparatos modernos ya es muy difícil perder la embarcación en una cota.

¿Me has dicho, un hombre al agua, colisión con otra embarcación, qué más?

- Y ya en el trabajo diario nuestro, pues con las maquinillas de virar, cortes, pérdidas de un dedo, y golpes y caídas, tanto en la bodega como en la cubierta ten en cuenta que estamos en constante movimiento.

¿Qué haces para evitar esos accidentes?

- Preocuparme que estén lo más concentrado posible en su trabajo, y realizar las maniobras lo mejor posible como patrón... si hay que trabajar con mal tiempo, hacer las cosas con mucho cuidado para evitar un accidente.

¿En qué situaciones no saldrías a faenar?

- Para riesgos laborales, casi nunca con mal tiempo. Y luego ya circunstancias que dependen de la pesca, no merece la pena ir al mar sabiendo que la pesca esta mala, o que los precios de pesca no reúnen las condiciones para poder faenar. Pero por seguridad sólo el mal tiempo.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Cuál es el accidente más grave que has tenido?

- El tema del lucero no ocurrió en mi barco, pero en mi barco sí que es que ahora el sistema de pesca no es el mismo que hace tiempo, hemos eliminado un bote, una embarcación auxiliar de las pequeñas estas.

¿Qué función tenían?

- Llevaba 2 o 3 hombres a bordo y la función que tenía es la que hacemos ahora con una boya de aire que es sujetar uno de los extremos de los cajones del arte que aguantan el cerco. O sea, ellos iban con el primer extremo del arte, lo aguantaba esta embarcación hasta que llegaba la embarcación nodriza, el primer extremo del arte mientras que lo cercábamos y eran los encargados de ese extremo del arte.

¿Y eso ahora lo hace una boya de aire?

- Si, y un hombre de estos que van en esta embarcación hace muchos años lo perdí yo, ya no apareció mas, se fue del bote al agua y ya no apareció.

¿Y por qué se dio esto?

- Porque tuvimos un problema a bordo, que el arte no salió en condiciones (cuando hablas del arte hablas de las redes....si) y el bote que no podía con el extremo ese y al no poder con este peso...

Entonces, ¿fue una negligencia del de las redes?

- Es que muchas veces las redes salen así, salen viradas.

¿Y eso por qué?

Porque puede fallar algún mecanismo, se puede soltar alguna maquinilla, se puede liar en el corcho, por el plomo, yo que sé, por muchas razones.

¿Pero eso es responsabilidad de alguien en concreto?

No, sale porque tiene que salir, se lía porque se lía en el corcho, porque el carrete se ha montado una vuelta...

¿Ha tenido bajas?

Sí, la mayoría por golpes, más que por enfermedades.

ENFERMEDADES/SALUD

¿Hay enfermedades profesionales?

- Lo que es la parte de congelados de nevera, afecta mucho en la embarcación por el frío, ten en cuenta que los hombres encargados del hielo, y de la nevera rotan mucho, por eso llevan muchos años soportando el frío de la pesca .

- El aparato respiratorio, el reuma, es todo de lo mismo. Primero, no tenemos las camas en condiciones en la embarcación, tienes que estar constantemente levantándote, hay muy poco espacio para tantos tripulantes entonces es normal que se corra el riesgo de resfriados, etc.

El accidente este del chico que se perdió en el mar, ¿se podía haber evitado?

- Yo no sé, si hubiéramos tenido la obligación de trabajar con el chaleco salvavidas puesto, quizá si que se habría salvado.

Ahora, ¿ya están obligados a llevar los chalecos?

- Creo que no... Por lo menos nosotros estamos trabajando sin chaleco salvavidas y nadie nos dice nada. Se lleva a bordo, porque se tiene que llevar, pero luego dentro ya cada uno ve si le da la gana de llevarlo o no.

Cuando hay algún corte, algún golpe, ¿qué se hace?

- Pues la única persona que tiene un poco de conocimientos de primeros auxilios que es el patrón le atiende, pero claro, si ya hay un poquito de riesgo o es el patrón el que tiene que ser evacuado, o regresas a puerto ya poniendo aviso a través de los aparatos de radio con la emisora de tierra para que estén allí esperándolo, un médico esperándolo o bien se solicita un helicóptero o de una embarcación más rápida.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿A quién llamáis?

Al práctico, porque siempre es el que tenemos más cerca y tenemos que decir que nos responde perfectamente Cádiz y él se pone en contacto con la Casa del Mar de Cádiz, con los equipos médicos y ellos programan la evacuación del trabajador...

Pero para que ellos vayan, si es grave o no es grave, ¿lo tienes que decir tú?

- Si, yo para curarme en salud lo evacuamos de allí, lo sacamos de allí.

¿Incluso con un corte?

- Incluso con un corte en el transcurso del pesquero a Cádiz, que suelen ser una hora y media o dos horas, le estamos dando información al médico que se pone enseguida, se pone enseguida un médico en la radio y le estamos dando los síntomas y todo lo que le va sucediendo al trabajador y hasta la reacción.

O sea, por poquito que veas, ¿tú no te arriesgas?

- No me arriesgo, incluso con síntomas del estómago, también nos desplazamos.

Normalmente, ¿váis con el barco a puerto o van a por vosotros?

- Normalmente va el barco a puerto y el médico nos va diciendo mientras que hagamos esto o lo otro. Tiene que ser un riesgo muy grande para que venga una patrullera de la armada o un helicóptero.

¿Soléis hacer asistencia médica vosotros?

- Sí, claro, tenemos que hacerla.

¿Aunque no tengáis conocimientos médicos?

- Tenemos unos pequeños conocimientos médicos. Lo que no vas a hacer es una sutura o eso. Sólo se hace en un barco que está cuarenta días en el mar, si un hombre se ha hecho un corte.

Porque tú tienes material médico en caso de accidente, botiquín, material de primeros auxilios.... ¿no?

- Sí.

¿Y lo realizas tú?

- Es que no creo que haya nadie más en el barco que sepa hacerlo, si hay que hacerlo, tienes que ser tú.

Las principales enfermedades son aparato respiratorio, reumas, muchos resfriados... ¿y consideras que las condiciones de tu embarcación son saludables?

No, dejan mucho que desear en cualquier tipo de embarcación de pesca.

INSPECCIONES

¿Has tenido algún tipo de inspección?

De sanidad sí, de marítima también. Ahora, de riesgos laborales nunca. La anual que se hace es para controlar que es obligatoria, es para controlar si llevas el material que dice la ley y se hace en puerto, no en el mar y con la embarcación parada, y lo más probable es que se haga en varadero.

El material, ¿cuál es?

El extintor, la manguera de incendios, todo eso...

¿Has tenido alguna sanción?

Nunca, aunque el ingeniero me ha dicho: Tiene las bengalas caducadas, tiene los chalecos tal...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Y quién te hace esa inspección?

El ingeniero de Cádiz, Capitanía Marítima de Cádiz.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

¿Crees que en el tema de riesgos laborales los cambios han ido a mejor a peor?

- Ha ido a mejor, pero las mejoras han sido por las circunstancias porque como cada vez estamos mejorando el barco, los aparatos que montan son mejores, por lo tanto se corren menos riesgos laborales, pero es a través de las circunstancias.

¿Dónde crees que deben de seguir incidiendo para que haya una mejora?

- En dos partes, una en la mejora de la embarcación y otra en la formación de los trabajadores.

¿Has tenido algún tipo de ayuda para arreglo del barco, barandillas, extintores, etc.?

Sí, de la Junta de Andalucía.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

Me has dicho que de equipo de protección no llevan nada, ¿solamente ropa de agua, pero no de seguridad?

Sí, el chaleco salvavidas lo tienen puesto en el cabecero de su cama y se tiene que dar una situación de riesgo para que se lo pongan. No se lo ponen para prevenir el riesgo, sino cuando el riesgo ya está ahí.

VIGILANCIA DE LA SALUD

¿Se realizan revisiones periódicas de la salud?

- Sí, anualmente tenemos todas las revisiones pero es como te digo yo, una vez que la embarcación paraliza y además hace coincidir que todos estos documentos que acreditan que la embarcación esta adecuada, lo mismo que hacemos los cursos de formación en parada biológica volvemos a recuperar ese tiempo para poner el barco en condiciones, y esto se hace una vez al año

¿Y la revisión médica, 3 veces al año?

- Una vez al año, el trabajador una vez al año y el equipo que va a bordo, el botiquín, una vez al año,

¿Y quién hace la revisión?

Tenemos un médico que es de Sanidad Marítima, que está totalmente especializado y preparado para eso. Además, la Administración te manda una carta recordándote que para la fecha tal, tiene que pasar por el centro tal, para hacer el reconocimiento médico porque si no, no vas a poder seguir faenando en el mar.

INFORMACIÓN/FORMACIÓN

¿Crees que necesitan más formación, más información, con visionado, con más prácticas? ¿Eso crees que podría evitar accidentes?

- Evitarlos no, pero reducirlo, sí.

¿Por qué crees que no hay más cursos?

- Porque el pescador no tiene tiempo de hacerlos. Hemos estado en muchos cursos y las personas responsables de mandar los cursos a nuestra población se comprometen a mandar los cursos que se han pedido de formación, pero lo que no puedes hacer es movilizar a una población que los trabajadores en ese día y en esa fecha no estén preparados para asistir.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Sería factible hacer el curso en el barco?

- No creo que se pueda. Para eso, el trabajador tiene que comer todos los días y la pesca está muy mala y si lo haces en el barco, lo tienes que hacer en un día laboral, no lo vas a hacer en un sábado o en un domingo. Hay que hacerlo en un día laboral y con el acarreamiento de lo que hay que hacer ese día, entonces hay que pagar. Con lo que va a costar el curso más caro, si se sienten remunerados por el curso, sí.

Y otra cosa sería, tener una persona especializada en este tema en el barco.

Y eso, ¿quién debería pagarlo?

La Administración, que debería tener veinticinco trabajadores metidos en un curso y sólo tienen que meter a esa persona en el barco, se subvenciona durante un mes o lo que sea, a 25 trabajadores, uno por barco y ya está.

ENTREVISTA DÉCIMA

¿Qué tipo de pesca haces?

Bajura de arte menor

O sea, ¿cómo es tu trabajo?

Nosotros echamos redes, luego las recogemos, vamos al palangre, vamos a la almeja, lo que da la temporada.

¿Cuántos años tiene tu barco?

7 años.

¿Cuántas horas estás en el mar?

Depende del trabajo pero normalmente, 6 horas. Sales a las 5 de la mañana y vuelves al mediodía, o incluso antes, depende de la pesca que haya.

¿Y descansan, cuántos días?

Sábados y domingos y los festivos que marca el calendario laboral.

¿Cuánto tiempo transcurre desde que vuelves hasta que entras a la mar?

Desde las 2 de la tarde hasta las 4 de la mañana del día siguiente.

¿Cómo organizas el trabajo diario en tu barco?

Primero quedamos aquí en el bar, luego nos marchamos y vamos ya a la pesca que vayamos, depende de la temporada, nos ponemos a trabajar y luego cuando terminamos, nos venimos para casa.

Pero, ¿cómo os organizáis? ¿Qué trabajo hace el chico y cuál haces tú?

- Trabajo, hacemos el mismo, el barco lo llevo yo pero a la hora de trabajar hacemos casi, casi lo mismo, yo estoy pendiente del timón y del barco pero el trabajo es el mismo.

Entonces, ¿el cargo cuál es?

El mío es de patrón, pero el de él es de marinero.

Por lo tanto, el trabajo que lleva aquí en tierra, ¿te lo haces tú todo?

Es autónomo, lo hago yo todo o si hay que hacer alguna renueva, se encarga y ya está.

ORGANIZACIÓN DE LA PREVENCIÓN

Como armador, ¿cómo organizas todo lo relacionado a seguridad, riesgos laborales?

Primero, la tripulación tiene que pasar una revisión médica anual y si no, no se puede embarcar, es que la exige la Administración y a parte, nosotros también.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Y el barco pasa una revisión anual de seguridad que se compone, en este caso que es de bajura, de chalecos salvavidas, aros que son flotadores, tenemos una caja de cohetes y bengalas, y que las naves funcionen bien... eso es lo que se nos exige hoy.

Esa inspección, ¿quién os la hace?

El capitán marítimo.

O sea, ¿de Marina Mercante?

Sí

¿Tienes alguna mutua contratada, algún seguro?

Sí, bueno, yo concretamente tengo un seguro de Mapfre de responsabilidad de accidentes y civil, a parte de la seguridad social, uno particular.

Por tanto, ¿tú estás al tanto de todo lo que exige la ley en cuanto a seguridad laboral, el botiquín...?

Ahora nos han traído el botiquín oficial que está muy completo.

Ese botiquín, ¿quién os lo ha traído? ¿el ISM?

El ISM y pasa también su revisión anual, si no tienes el botiquín revisado, no pasas, tiene su libro de registros.

En lo que os exigen ahora de equipos de protección personal, botiquín, extintor... ¿eso supone alguna problemática para vosotros, porque algunos armadores me decían que es que llevar la ropa es incómoda... ?

No, además nosotros hoy por hoy no tenemos nada de ropa

¿Qué lleváis?

Las botas y un chubasquero.

¿Y guantes?

Guantes no

¿Has recibido formación, has hecho algún curso de prevención?

Sí, dos cursos de salvamento marítimo, y dos contra incendios en el que entra la sanidad marítima, es decir, en caso de accidente, qué se debe hacer.

O sea, ¿que tú puedes hacer primeros auxilios en caso que haga falta?

Sí

¿Hace mucho que hiciste esos cursos?

El año pasado hice el último.

¿Y te dan documentos, lo tienes guardado en casa?

Sí, sí, incluso tienen fecha de caducidad, o sea, a los 5 años tenemos que hacer otro curso renovando lo que tenemos.

ACCIDENTES/ENTORNO SEGURO

¿Cuáles son los peligros que tú destacarías en tu actividad diaria?

Los temporales son fatales.

¿En qué sentido? ¿por qué?

Te puedes ir al agua, te puedes dar un golpe, te puedes resbalar, en fin un golpe fatal en la mar, es fatal...en fin eso es lo que hace.

¿Te puedes morir incluso?

Morir no, pero dejarte fastidiado, si... a parte de que no trabajamos en tierra pero los golpes en la mar son malos porque producen unas lesiones

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

nes muy graves, sobre todo de espalda, de articulaciones...

¿Cómo evitas ese peligro?

No sé, yendo con precaución, sin prisas...no puedes poner colchonetas...y si hay que plantearse no salir, pues no se sale.

¿Cuándo te plantearías no salir?

Pues si hay mal tiempo, o un temporal que yo no puedo controlar, pues no se sale...

¿Cómo te informas del temporal a simple vista?

A simple vista es lo mejor que hay. Luego, los partes que te da la radio-costera, los partes de la TV, pero lo mejor es verlo.

¿El accidente más grave que ha ocurrido en tu barco?

No ha habido ningún accidente grave.

¿Y el accidente más habitual?

Un golpe, un resbalón...es lo más habitual...

Hace poco has tenido algún accidente?

No.

¿Recuerdas algún accidente grave que haya ocurrido?

No, grave no.

¿Se podían haber evitado esos resbalones, esas caídas?

Sí, es lo que yo digo, la precaución, uno cuando va con prisas salen los accidentes.

O sea, que se podía haber evitado. ¿Tomas alguna medida para evitar que pueda pasar en un futuro o piensas que es algo inherente?

Es que ¿cómo lo evitas?.. puedes decirle al marinero, ves con precaución no vayas con prisas pero da igual, puede volver a ocurrir.

¿Quizá el calzado?

No, calzado llevamos el adecuado, quizá tener la cubierta bien pintada para que no resbale, con antideslizante y aun así el que no va con precaución, se puede caer.

Normalmente si has tenido algún accidente, ¿das parte a alguien? Sí, al Instituto Social de la Marina y a la Mutua.

¿Para que te asistan?

Claro, estoy hablando accidente en la mar. Entonces sí, para que me asistan. Por que si pasa algo que tú no puedes dominar hay que llamar a Salvamento Marítimo.

¿Qué podría pasar que no pudieses dominar?

Por ejemplo, que se te cayese el marinero y no lo pudieses despertar.. perdiera la conciencia... entonces llamaría al Centro Radio Médico.

Entonces, ¿llamarías al Centro-Radio Médico?

Sí.

¿Tienes material adecuado para hacer primeros auxilios?

Sí.

¿Y sabes hacerlos?

Sí...a raíz de los cursos que hemos hecho, sí.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

ENFERMEDADES / SALUD

¿Qué problemas de salud afectan más a tus trabajadores e incluso a ti mismo?

El problema de salud que tenemos en el mar es desviación de espalda, y articulaciones, y es lo que más nos pasa... es que no es que tengamos que trabajar con eso, es que además, nos tenemos que sujetar... Es que además de trabajar, tenemos que mantener el equilibrio.

Entonces, ¿reumas?

Yo no, pero sé que en general sí.

¿Suelen estar de baja?

No, si no es muy grave, desde luego en este puerto por lo menos no.

Claro, nos decían las mujeres que no se pueden permitir coger la baja a no ser que sea algo ya...

Yo por ejemplo, el año pasado me estuve de baja porque me lesioné el menisco y eso ya es fuerza mayor... pero si te caes y te das un golpe a no ser que sea muy grave, no te coges la baja.

¿Las condiciones de tu barco, el ruido, la temperatura, la limpieza en tu barco son adecuadas?

Sí

¿Crees que se podría mejorar en algo?

No se puede mejorar en nada porque ese barco, ya cuando se construyó, se construyó con unas normativas muy adecuadas.

¿Y es de madera o de fibra?

De fibra, pero tiene cocina, tiene servicio y tiene de todo.

INSPECCIONES

¿Has tenido inspecciones laborales, de trabajo, de industria, de sanidad?

- Tenemos del Servicio de Pesca, del Ministerio de Agricultura, y en el mar sí nos para la Guardia Civil...yo nunca he visto aquí inspectores de trabajo.

¿Has tenido alguna sanción en los últimos años?

- Nunca.

MEJORAS O CAMBIOS EN PREVENCIÓN

¿Qué mejoras consideras que se han realizado en tu embarcación en todo lo que tenga que ver con riesgos laborales?

- Aparte del barco que es nuevo, el llevar botiquín que antes no nos obligaban a llevarlo, aunque yo sí que lo llevaba, y este botiquín oficial que nos han dado es super completo...

¿Algo más?

No.

¿Quizá cambia el comportamiento de los marineros con los cursos, porque todos los marineros tienen que hacer cursos... no?

Sí, que nos les hacen gracia.

¿Por qué?

Porque a nadie le gusta ir a hacer cursillos... Un dueño todavía va porque es por cuenta suya, pero el marinero no... Es que lo que pasa es que los cursos son demasiado generalistas, todos los cursos deberían hacerse con arreglo al tipo de flota que es, porque un curso contra incendios que hicimos nos hacían apagar un contenedor... nosotros no tenemos contenedor...

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

O sea, ¿que necesitarías cursos más específicos para vuestro tipo de faena que hacéis?

Sí.

¿Dónde crees que hay que seguir incidiendo para que se reduzcan los accidentes en la pesca de bajura?

Yo creo que los cursos deberían ser más concretos y en vez de generalizar tanto, aquí por ejemplo, te obligan a tener un título de competencia marinera, que yo hice en su día y que no sirve para nada... Un marinero debería tener un curso contra incendios, un curso de sanidad marítima y un curso de radio para poder llamar, o sea, que un marinero debe estar capacitado para comunicarse en tierra y no saben... porque un curso de marinero de los que dan a nosotros no nos sirve para nada, porque enseñarles 4 nudos a un chico, eso, a nosotros no nos sirve para nada, a ver si me entiendes, no lo usamos... Yo creo que deberían eso, saber reaccionar ante un incendio, saber hacer primeros auxilios, saber llamar... todo eso...

¿Has tenido ayudas o subvenciones para mejoras del barco, para extintores, para pinturas antideslizantes, para barandillas?

No, para eso se lo paga uno... yo lo que recibí fue de la UE cuando construimos el barco, para barco nuevo.

Pero, ¿para otro tipo de elementos?

Hombre dentro del barco nuevo entra todo eso también...

O sea, ¿que has tenido ayudas?

Sí.

EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL

De equipo individual me has dicho que llevas, chubasquero, botas y chaleco salvavidas... las mujeres dicen que lleváis unas gafas para las picaduras de medusa.....

Cuando se va a la red, como la medusa salta, el líquido de la medusa salta pues llevamos unas gafas y unos guantes también.

VIGILANCIA DE LA SALUD

¿Hacéis revisiones de salud periódicas, lo hace el ISM?

Sí.

¿Y se hace antes de salir a la mar o una vez al año? O sea, yo hago una revisión al año y ya soy apto para salir al mar todo ese año, ¿no?

Exactamente...pero es que como el barco que se revisa todos los años en seguridad, una de las condiciones es tener los certificados médicos al día.

INFORMACIÓN /FORMACIÓN

¿Son informados de alguna manera los trabajadores sobre los riesgos que tienen en su puesto de trabajo? ¿Cómo se les informa?

- Yo creo que sí.

¿Estáis adecuadamente informados?

- Sí.

Has dicho, sobre las medidas preventivas que hay que llevar a cabo se os ha informado, habéis hecho cursos de primeros auxilios, contra incendios...?

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

- Sí, yo además estoy muy contento de los cursos de sanidad y contra incendios, son muy necesarios.

¿Necesitas algún tipo de formación que no tienes?

- Sí, lo que hablamos, más concreta para cada flota.

¿Cuándo se hacen los cursos aparte de suponerles un esfuerzo, ahora en bajura se hacen en parada biológica?

No.

Con lo cual, ¿el día que vas al curso no trabajas?

Lo hacen a última hora de la tarde para que tú puedas ir.

O sea, que sabéis utilizar los utensilios, los aparatos, las máquinas, salvo los marineros que en algunas cosas están un poco pez ... ¿saben timonar, saben llevar el barco?

Sí, eso sí, pero más formación de radio, de sanidad y contra incendios, también.

O sea, ¿que tú crees que los marineros están bien formados, preparados?

El mío sí.

O sea, que lo que tú conoces, ¿tu marinero sabría reaccionar en caso de incendio, tapamiento, hundimiento..?

Sí, es que este chico ha pasado muchos años en la marina mercante entonces es un hombre ya experimentado.

Pero, por lo que tú conoces, ¿sabrían actuar?

Sí, gracias a los cursos, sí.

¿Crees que harían falta más cursos?

No más cursos, sino más concretos



2 Herramientas prácticas / fichas.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**

2.1. Herramientas Prácticas

2.1.1. Política de prevención

Tanto en el caso de que la prevención fuese asumida por el propio empresario (armador) como si se contratase con un Servicio de Prevención Ajeno, o se designase a un trabajador, se tendría que partir de un esquema o declaración de principios y compromisos que normalmente se conoce como política preventiva y que debería ser publicada y aprobada por el armador.

En particular, esta política o declaración de principios consiste en una serie de definiciones que promoverán el respeto a las personas y a la dignidad de su trabajo y la mejora continua de las condiciones de seguridad y salud de los trabajadores, y debería contar con el apoyo de los trabajadores o de sus representantes, si los hay.

No es obligatoria la existencia de tal declaración escrita, pero es muy recomendable dado su carácter de compromiso colectivo y refuerzo a la misión empresarial asumida. Tal declaración debería establecerse de forma clara y sencilla. No hay constancia de exista en la actualidad en este sector.

En el caso de que se quiera dejar constancia escrita, la política deberá:

- 1 - Establecer los objetivos generales que se busquen y persigan, relativos a la prevención de riesgos laborales.
- 2 - Determinar las funciones y responsabilidades del personal en estas materias.

En los anexos se adjunta un ejemplo de acta de Política Preventiva.

ASPECTOS CLAVES DE LA POLÍTICA EMPRESARIAL

1. La prevención ha de constituir un proceso de mejora continua.
2. La prevención ha de integrarse en todas las actividades que se desarrollen.
3. Se han de definir las funciones y responsabilidades en materia de prevención de todos los trabajadores.
4. Se ha de garantizar la información, formación y participación de

2.1.2. Plan de prevención de riesgos laborales

El plan de prevención es el documento de partida para la gestión de la prevención en las empresas.

Para una adecuada integración de la prevención de riesgos laborales se debe elaborar e implantar dicho documento que, además, es exigible por parte de la Inspección desde el 13 de junio de 2004.

El incumplimiento de esta obligación se califica como una infracción grave sancionable con multas que oscilan entre los 1.502,54 y los 30.050,61 euros.

¿QUE CONTENIDOS TIENE UN PLAN DE PREVENCIÓN?

De acuerdo con el Artículo 16 de la Ley de PRL, el Plan de Prevención debe definir:

Estructura organizativa que describa las funciones y responsabilidades de las diferentes personas que trabajan en la embarcación en materia de prevención de riesgos.

Definición y análisis de riesgos (evaluación de riesgos) de las tareas que realicen los trabajadores en la embarcación.

Planificar las acciones de mejora para eliminar o reducir los posibles riesgos detectados.

¿QUIÉN DEBE ELABORAR EL PLAN DE PREVENCIÓN?

El empresario (armador) sería el responsable de que se elaborase el plan de prevención.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿CÓMO SE APLICA EL PLAN DE PREVENCIÓN?

Para aplicar el Plan de Prevención hay que realizar dos acciones principales:

1. La evaluación inicial de los riesgos teniendo en cuenta las características de los puestos de trabajo existentes y de los trabajadores que deban desempeñarlos

2. La elaboración de un programa de actividades preventivas, cuando exista algún riesgo en la embarcación con el fin de reducirlo y eliminarlo.

2.1.3. Evaluación de Riesgos

La evaluación de riesgos, es una herramienta que nos sirve para conocer si existen o no riesgos en las embarcaciones, y para determinar su importancia. Una vez realizada la evaluación, nos aporta la información necesaria para que se pueda tomar una decisión sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas y, en su caso, sobre el tipo de medidas que deben adoptarse.

¿PARA QUE SIRVE LA EVALUACIÓN DE RIESGOS

Sirve para controlar los riesgos existentes en las embarcaciones y de esta manera evitar que la seguridad y salud de los trabajadores sufra daños derivados del trabajo (accidentes de trabajo y enfermedades profesionales).

¿ES OBLIGATORIO TENER UNA EVALUACIÓN DE RIESGOS?

Es obligatorio, desde el momento en que una embarcación dispone de trabajadores por cuenta ajena. Se deben de evaluar todos los puestos de trabajo por separado en todas las embarcaciones.

Posteriormente, las evaluaciones de riesgos se revisarán cuando:

1. Se cambien alguna maquinaria o herramienta, algún arte de pesca, ...
2. Se adquieran nuevas embarcaciones.
3. Otros casos que se contemplan en la ley de prevención de riesgos laborales.

¿QUIÉN SE ENCARGARÍA DE ELABORAR LA EVALUACIÓN DE RIESGOS?

RECORDATORIO.

Depende de la modalidad de organización que el empresario tenga:

1. Asumir por el armador: se encargaría el propio armador.
2. Servicio de Prevención Ajeno: se encargaría un técnico del Servicio de Prevención.
3. Trabajador designado: se encargaría el trabajador que designe el armador bajo su supervisión.

Según la modalidad elegida el responsable de elaborar la evaluación de riesgos será, según la legislación actual:

- El armador
- El servicio de prevención ajeno (técnico del SPA)
- El trabajador designado

En cualquier caso, como ya se ha visto:

El Armador es el responsable de garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores de su embarcación.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

En el primer caso, el armador, podrá realizar la evaluación de riesgos de su embarcación. No obstante, quién realice la evaluación de riesgos, debe tener conocimientos sobre los siguientes aspectos:

- Características del lugar de trabajo (embarcaciones), actividades concretas realizadas por los trabajadores, sustancias químicas utilizadas, herramientas, máquinas, instalaciones y sistemas de transporte utilizados en la embarcación.
- Conocimientos sobre los distintos riesgos existentes en el sector de pesca de bajura, sus causas más comunes y sus efectos más probables.
- Requisitos legales y disposiciones, reglamentos y normas relativos al sector al que pertenece su empresa.

Cuando no se disponga de los conocimientos o medios técnicos porque se tengan que hacer análisis o mediciones más específicos, el armador deberá recurrir siempre a servicios externos (servicios de prevención ajenos).

Las personas que realicen las evaluaciones de riesgos, deberían de tener una formación básica (curso de 30 horas) en Prevención de Riesgos.

¿ CÓMO SE EVALUA UN PUESTO DE TRABAJO?

La evaluación de riesgo se debe realizar de cada embarcación y de cada puesto de trabajo.

1) Una vez tengamos definidos los puestos de cada embarcación, se procedería a identificar los posibles riesgos que puedan existir en cada uno de ellos. Habrá que fijarse en:

- Las instalaciones, las máquinas, los equipos, las herramientas y los productos empleados.
- Para evaluar, también es preciso obtener información, entre otros, sobre los siguientes aspectos:

- Lugares de trabajo: suelos, superficies, plataformas, cubiertas.
- Accesos a bordo: rampas, pasarelas, escaleras.
- Peligro de caída desde las embarcaciones.
- Instalación y uso de la maquinaria.
 - Sala de máquinas: Estado de la maquinaria, mantenimiento de la misma, revisiones.
 - Máquinas de elevación y transporte.
- Manipulación de cargas.
- Riesgos eléctricos.
- Temas relacionados con la conservación de los alimentos.
- Formación recibida por los trabajadores sobre la ejecución de sus tareas.
- Instrucciones de los fabricantes para el funcionamiento y mantenimiento de maquinaria y equipos.
- Sustancias y productos químicos utilizados o generados en el trabajo.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

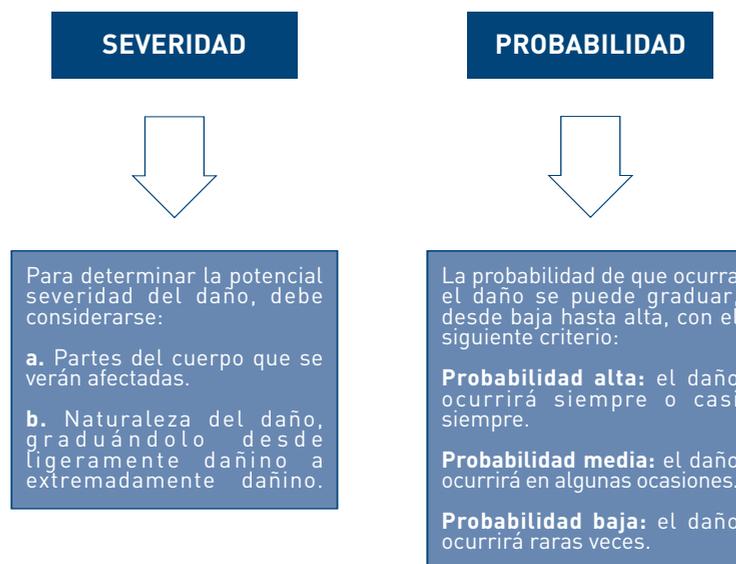
ANÁLISIS DE RIESGOS

Identificación de los Riesgos:

Para llevar a cabo la identificación de los riesgos hay que preguntarse tres cosas:

Estimación del Riesgo

Deberá estimarse el riesgo de cada situación que pueda generar problemas para la seguridad y salud de los trabajadores, determinando y valorando las posibles consecuencias (gravedad) y la probabilidad de que aquellos ocurran.



Para obtener el nivel de riesgo resultante de una probabilidad y una consecuencia determinada se utiliza la siguiente tabla:

Severidad	Probabilidad		
	ALTA	MEDIA	BAJA
ALTA	MUY GRAVE	GRAVE	MODERADO
MEDIA	GRAVE	MODERADO	LEVE
BAJA	MODERADO	LEVE	MUY LEVE

Una vez se haya aplicado la tabla anterior, de acuerdo con el nivel de riesgo obtenido, se deberán llevar a cabo acciones en los plazos que correspondan.

VALORACIÓN DEL RIESGO	PLAZOS DE LAS ACCIONES A TOMAR
MUY GRAVE (INMINENTE)	No se debe comenzar ni continuar el trabajo hasta que se reduzca el riesgo. Si no es posible reducir el riesgo, debe prohibirse el trabajo.
GRAVE	No debe comenarse el trabajo hasta que se haya reducido el riesgo (plazo límite máximo 3 meses).
MODERADO	Se deben hacer esfuerzos para reducir el riesgo (plazo límite máximo 6 meses).
LEVE	Se deben considerar soluciones que no supongan una carga económica importante (plazo límite máximo 9 meses).
MUY LEVE	No se requiere acción específica, aunque podrían adoptarse mejoras en un plazo no superior a un año.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Registro documental

Por último, se deberá conservarse toda la documentación generada en la evaluación de los distintos puestos para facilitar el seguimiento de las acciones y mejoras que se vayan aplicando por quién corresponda.

Deberá comprobarse que dichas medidas se llevan a cabo en los plazos establecidos y que resultan eficaces.

Una vez concluida la evaluación se deberán mostrar los resultados a los trabajadores afectados para que estén debidamente informados sobre los riesgos existentes y las medidas que deben adoptar para evitarlos. Para ello sería recomendable disponer de las correspondientes fichas informativas (ver anexo) por puesto de trabajo o por tarea.

En este punto concreto, con los modelos actuales, aparecen los primeros problemas técnicos que podrían poner en cuestión la validez de la evaluación, ya que los técnicos evaluadores tendrían que medir ruido, luz, vibraciones, etc., en las condiciones reales de trabajo y, análisis de las actividades / puestos de trabajo durante las operaciones reales. Los Servicios de Prevención actuales no estarían en condiciones de realizar estas actividades en alta mar.

2.1.4. Planificación Preventiva

Una vez llevada a cabo la evaluación de riesgos y en función de los resultados obtenidos, se planificarían las acciones que se hayan determinado sobre el papel, para reducir o evitar los riesgos detectados, designando para ello a los responsables y los recursos humanos y materiales necesarios para su ejecución.

La planificación se programaría para un período de tiempo determinado y se le daría prioridad en función de la valoración de los riesgos detectados y del número de trabajadores que se vean afectados..

TIPOS DE MEDIDAS PREVENTIVAS.

Las medidas correctivas para eliminar o reducir los riesgos en el origen.

- Las protecciones colectivas como barandillas, suelo antideslizante, pasarelas, etc.

- La protección individual (equipos de protección individual "EPIs") que nunca será prioritaria frente a otros tipos de medidas. Será necesario efectuar un análisis de necesidades para seleccionar los más idóneos y que dispongan a su vez de la certificación correspondiente, con marcado CE. Los de clase I son para proteger ante riesgos de escasa importancia (algunos tipos de guantes como los empleados en jardinería, etc.); los de clase III para riesgos que puedan generar daños irreversibles (cinturones de seguridad frente a caídas de altura, protecciones frente a riesgos de electrocución, etc.); y los de clase II, para las otras situaciones.

El armador deberá proporcionar gratuitamente a los trabajadores los EPIs necesarios para el desarrollo de sus actividades, acompañados de las instrucciones de uso necesarias. Los trabajadores deberán ser debidamente informados, mediante normas de utilización, sobre cómo, cuándo y dónde deben emplearlos. Y por último, se deberá comprobar que los trabajadores hacen buen uso de los mismos y que los mantienen en buen estado. Se debería llevar un registro personalizado de la entrega de los EPI necesarios.

Las acciones de información y formación para lograr comportamientos seguros y fiables de los trabajadores respecto a los riesgos a los que potencialmente puedan estar expuestos.

Complementariamente a estas medidas existe la normalización mediante la cual se pretende regular los comportamientos de los tra-

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

bajadores. Se trata de establecer las normas y métodos de trabajo que faciliten la interrelación correcta entre la persona y la máquina. Para ello, una primera actividad será identificar aquellas tareas que han de ser normalizadas.

Finalmente y como complemento a las anteriores medidas existe la señalización, que sirve para facilitar la información necesaria y con la suficiente antelación para que las personas puedan actuar ante situaciones en que es necesario advertir de peligros, conocer la obligatoriedad de uso de equipos de protección personal y localizar medios de lucha contra incendios, de primeros auxilios y vías de evacuación o prohibiciones en general.

Todas las medidas se reflejarán en unos documentos (ver anexo de Planificación de medidas para prevenir riesgos) que incluyen la información de cada riesgo y de la medida que debe adoptarse, además de datos del responsable de gestionar su aplicación y fechas límites estimadas.

Nota:

El seguimiento de la aplicación de las medidas informativas y de los propios procedimientos escritos será forzosamente muy complejo, debido al bajo nivel de formación general y de todos los términos que se utilizan en estos documentos.

2.1.5. Información y formación de trabajadores

El empresario debe informar, formar y hacer partícipes a los trabajadores de los temas relacionados con prevención de riesgos laborales, ya que según la ley de Prevención son tres derechos fundamentales de los trabajadores.

¿QUÉ INFORMACIÓN DEBEN DE RECIBIR LOS TRABAJADORES?

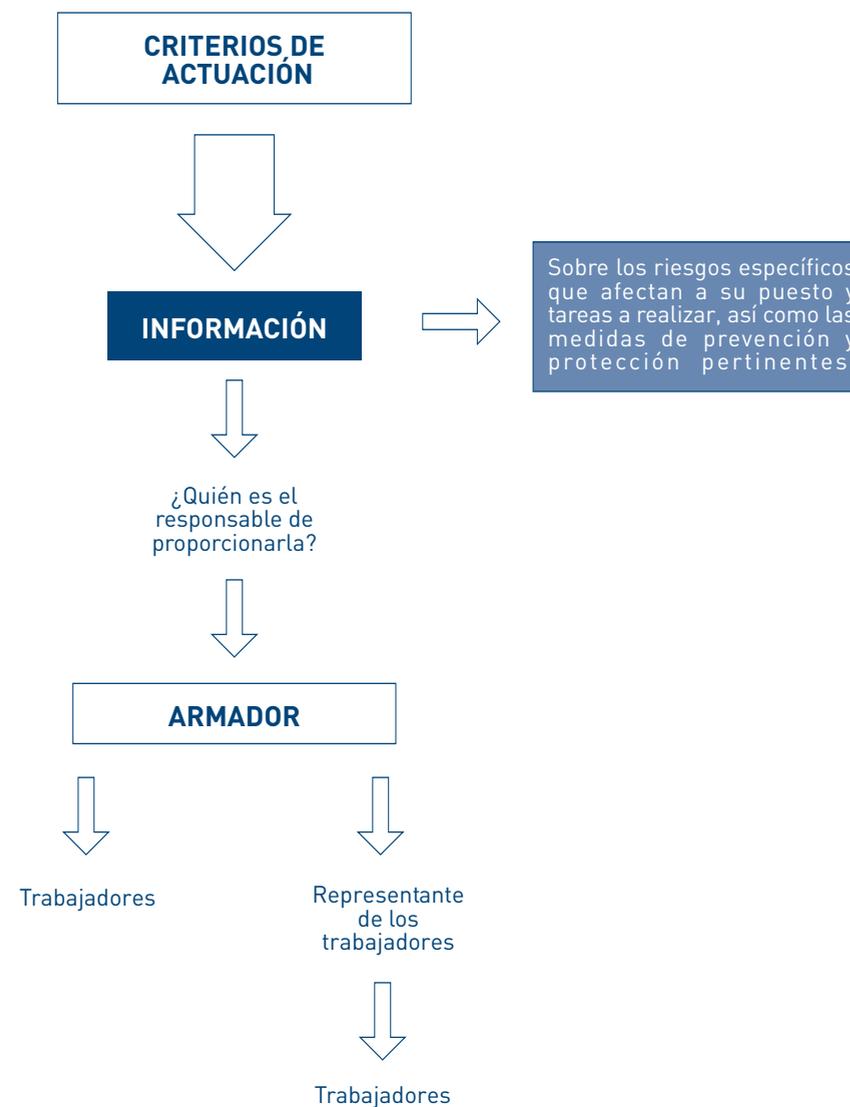
En cuanto a la información, el armador deberá informar a los trabajadores directamente, o bien, a través de sus representantes. Deberá informar sobre los riesgos a los que están expuestos y sobre las medidas y actividades de prevención. Esta información ha de ser bidireccional, también los trabajadores tienen el deber de informar de inmediato a su superior jerárquico y a los trabajadores designados para realizar actividades de prevención o, en su caso, al servicio de prevención, acerca de cualquier situación que, a su juicio, entrañe un riesgo para la seguridad y salud de los trabajadores.

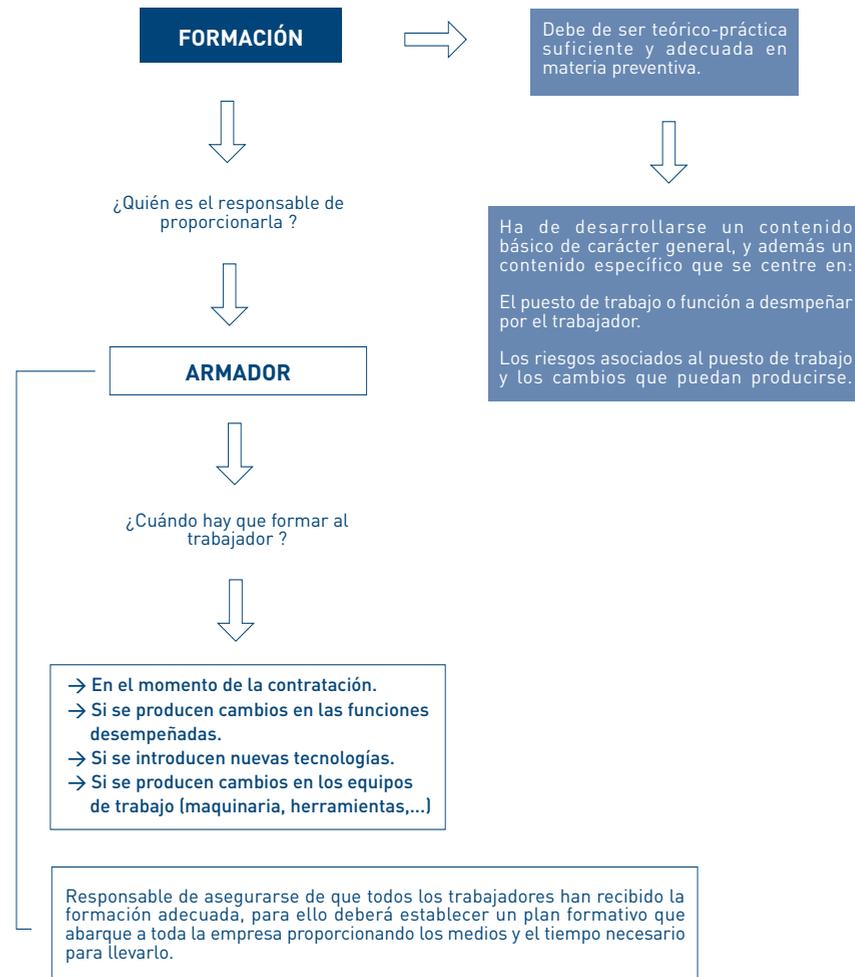
¿QUÉ INFORMACIÓN DEBEN DE RECIBIR LOS TRABAJADORES?

En cuanto a la formación, el empresario debería garantizar que todo su personal reciba una formación suficiente en materia preventiva dentro de su jornada laboral, tanto en el momento de su contratación, como cuando se produzcan cambios en las funciones que desempeñen o se introduzcan cambios en procesos o equipos de trabajo, esto independientemente de la modalidad o duración de su contrato.

La información y formación adecuados harán que el trabajador sea consciente de los riesgos que corre en la ejecución de su trabajo y conozca las medidas preventivas dispuestas, así como su correcta puesta en práctica.

**El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.**





El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

La formación deberá cumplir una serie de requisitos como son:

- Que se realice a partir de una evaluación de riesgos y de una planificación.
- Que sea activa y basada preferentemente en los procedimientos de trabajo establecidos.
- Que sea impartida en lo posible por personal con experiencia, o concertada con servicios ajenos cuando sea necesario.

Nota:

La aplicación de este punto puede chocar con la problemática derivada de que hay un alto porcentaje de pescadores extranjeros y es normal que tengan dificultades en la comprensión correcta de las instrucciones/normas de prevención de riesgos. Así mismo, el nivel de conocimiento de los términos que utiliza el lenguaje de la prevención puede ser un problema añadido, ya que se emplea un nivel muy técnico.

2.1.6. Gestión de accidentes laborales

Se considera accidente de trabajo, según el Art. 115 de la Ley General de la Seguridad Social, RDL 1/1994, a toda lesión que el trabajador sufra con ocasión o por consecuencia de trabajo que ejecute por cuenta ajena.

Tienen consideración de accidentes de trabajo:

- Los que sufra el trabajador al ir o volver del trabajo (accidente in itinere).
- Los que sufra el trabajador con ocasión o por consecuencia del desempeño de cargos de carácter sindical.
- Los ocurridos con ocasión o consecuencia de la realización de tareas, aún siendo distintas de su categoría profesional, ejecute al trabajador en cumplimiento de órdenes del empresario o en interés del buen funcionamiento de la empresa.
- Los acaecidos en actos de salvamento cuando tengan relación con el trabajo.
- Las enfermedades no clasificadas como enfermedades profesionales según RD 1995 / 1978, siempre que se pruebe que la enfermedad tiene como causa exclusiva la ejecución del trabajo.
- Las enfermedades o defectos padecidos con anterioridad por el trabajador que se agraven como consecuencia de la lesión constitutiva del accidente.

No se consideran accidentes de trabajo:

- Los que sean debidos a la fuerza mayor extraña al trabajo. No se considera fuerza mayor extraña: insolación, rayos y fenómenos similares.
- Los debidos a dolo o a una imprudencia temeraria del trabajador.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿CÓMO SE GESTIONAN LOS ACCIDENTES?

En la gestión de accidentes laborales se puede diferenciar dos fases:

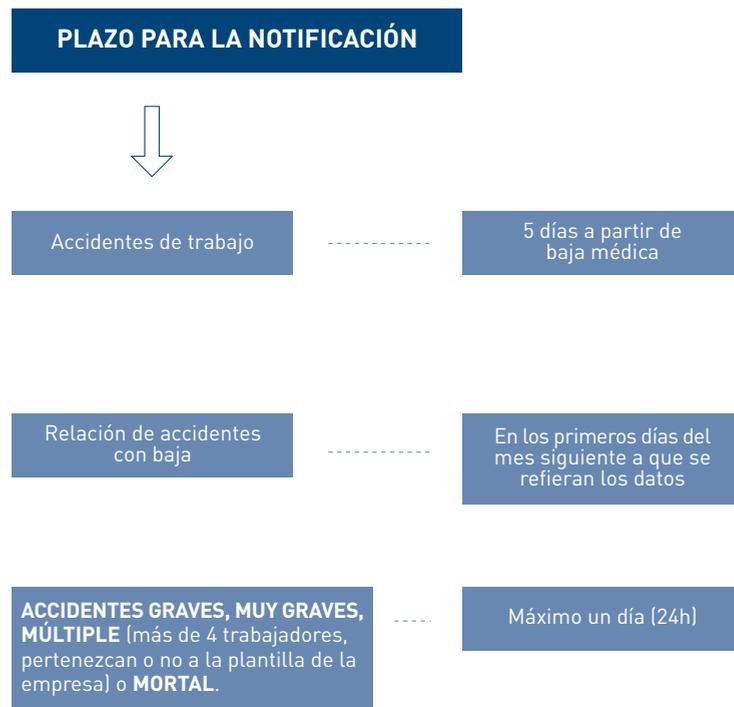
1. Notificación de los accidentes.
2. Investigación de los accidentes de trabajo.

NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES

Cuando se produce un accidente laboral la LPRL en su artículo 23.3 establece que: El armador está obligado a notificar a la Autoridad Laboral los daños que se hubieran producido a la salud de los trabajadores a su servicio, con motivo del desarrollo de su trabajo.

Accidentes que deben notificarse (a la Autoridad Laboral):

1. Accidentes graves, muy graves, mortales y múltiples.
2. Partes de accidentes de trabajo, en él se incluyen los accidentes leves con baja médica.
3. Relación de accidentes de trabajo ocurridos sin baja médica, en él se incluyen los accidentes leves sin baja médica.
4. Relación de altas o fallecimientos de accidentados, que es notificada por la entidad gestora o colaboradora de la seguridad social (mutua).



INVESTIGACIÓN INTERNA DE ACCIDENTES

Con el fin de evitar la repetición de un accidente, una investigación de los hechos permitirá definir las causas posibles que han generado el incidente.

Todo hecho anormal que desencadena el accidente forma lo que se conoce como causas inmediatas. Para poder determinar estas causas, es imprescindible analizar los hechos, entendiendo por hechos toda información suministrada durante la investigación y que puede demostrarse que es cierta.

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

La importancia de realizar una buena investigación, no radica en determinar las causas inmediatas, puesto que una investigación no debe quedarse en determinar si falló una máquina o un trabajador quitó un resguardo, o no se utilizó un Equipo de Protección Personal necesario, etc. Habrá que ir más lejos, definiendo los factores básicos que intervienen en la generación del accidente.

Hay que tener presente que nunca hay culpables, NUNCA DEBEN BUSCARSE CULPABLES, pues el objetivo es evitar que pueda volver a tener lugar un accidente por el mismo motivo. Si la empresa no dispusiera de esta eficaz herramienta preventiva, nunca podría aspirar a tener control, o cuanto menos, siempre sería un control ficticio o interesado.

Existe un modelo de impreso para recoger datos y poder llevar un registro y seguimiento de las medidas correctivas (Ver anexo Investigación de accidentes en pesca de bajura).

En la gestión de los accidentes marítimos, cuando alguien tuviese que acudir a investigar un posible incidente/accidente, la posibilidad de reproducir la situación ocurrida se hace extremadamente complicada debido a la no permanencia de las mismas condiciones en el mar, por el continuo movimiento.

2.2. Servicios de Prvención del mar.

Objetivos generales:

Una de las conclusiones de este estudio sería la aparición de una nueva figura que contribuiría a aglutinar las diferentes competencias relativas a la Ley de Prevención de riesgos, en estos sectores de pesca de bajura y litoral, y que serían los Servicios de Prevención del Mar que, básicamente, serían unos servicios de prevención ajenos, de carácter privado, que en algún caso podrían coincidir con servicios existentes en la actualidad,

Los requisitos que deberían cumplir, estarían encuadrados en el Reglamento de los Servicios de Prevención, en el artículo 17 o en alguno nuevo, que obligaría a modificar el marco legislativo, como es lógico.

Esto sería debido a que estos servicios de prevención ajenos tendrían que cumplir algunos requisitos extra, como:

- Disponer de instalaciones y equipos para el desempeño de esta actividad en el mar, incluyendo algún barco, si fuese necesario.
- Seguros extra para el personal y para cubrir eventuales responsabilidades.
- Obtener aprobación / acreditación de las Autoridades marítimas y/o Ministerios implicados (Trabajo, Fomento, Agricultura y Pesca) para evitar situaciones de incompatibilidad o duplicidad de funciones.

Todo esto requeriría además una reestructuración global en los reglamentos y leyes que tengan que aplicarse, cubriendo las lagunas que pudieran existir.

También, es probable que se requieran subvenciones para las empresas que pasaran a acreditarse en esta línea de prevención, por el gasto extra en medios específicos para desarrollar su labor, ya que de lo contrario, será difícil que las empresas puedan afrontar unos costes elevados derivados del material físico y humano que tendrían que asumir.

Los Servicios de Prevención del Mar no supondrán un aumento de costes para la flota de bajura, debiéndose de articular las medidas de ayuda oportunas para hacer compatible la continuidad de la actividad económica con el ejercicio de una profesión con el mínimo riesgo.

El mar te lo da todo.

No permitas que te lo quite.

2.3. Modelos de fichas de ayuda

Se incluyen, a continuación, unas fichas de ayuda, que serían la base documental de un posible Plan de Prevención hecho a escala, para su aplicación en una o más embarcaciones, aunque su aplicación presenta una gran cantidad de inconvenientes derivados de la ausencia de un modelo de gestión apropiado, que defina quién debe y/o puede aplicar dichos documentos, esto es, si debe de ser el armador, el designado de prevención, el Servicio de Prevención, o si tendría que intervenir otra entidad adicional de futura creación o de otro ámbito.

La relación de fichas (documentos para gestionar los distintos temas) incluiría, como mínimo lo siguiente:

- Política de prevención (acta tipo)
- Nombramiento de trabajador designado para prevención de riesgos
- Impreso para autoevaluación de riesgos
- Investigación de accidentes y enfermedades profesionales
- Entrega de equipos de protección individual
- Control preventivo de equipos de trabajo
- Control de acción preventiva (correcciones /mejoras)
- Ficha informativa de riesgos
- Registro de entrega de información
- Registro de formación realizada
- Control de vigilancia de la salud (reconocimientos médicos)
- Modelos de cuestionarios de autoevaluación de la gestión

1. Política y Organización Preventiva
2. Evaluación de riesgos
3. Medidas para eliminar los riesgos
4. Información y formación de los trabajadores

Política preventiva (acta tipo)

Aplicable por Armador / Patrón de pesca

Inconvenientes Ninguno

Política preventiva (acta tipo)

En esta embarcación se han puesto todos los medios para garantizar la salud y la seguridad de todos sus ocupantes, cumpliendo con el marco legal vigente.

(Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/1995)

Esto significa que:

- Todas las lesiones, enfermedades, accidentes e incidentes relacionados con el trabajo pueden y deben ser evitados.
- La prevención de riesgos laborales es responsabilidad de todos.
- La protección colectiva es siempre antes que la individual.
- Todos los trabajadores tienen que tener la información y formación suficiente para afrontar el trabajo con seguridad.
- Se trata de conseguir entre todos, la reducción progresiva de la accidentabilidad y la mejora continua de las condiciones de trabajo durante las labores de pesca.

Firmado:

Armador

En, a de de 2006

Nombramiento de trabajador designado para prevención de riesgos

Aplicable por Armador / Patrón de pesca

Inconvenientes para su aplicación

Se necesita formación específica (cursos) de muchos temas

Se requieren medios propios para mediciones (no disponibles habitualmente)

Nombramiento de trabajador designado para prevención de riesgos

En la empresa se ha nombrado como trabajador designado, para coordinar los temas relativos a la salud y la seguridad de los trabajos, a:

.....
con DNI

En cumplimiento de la legislación vigente y para desarrollar su actividad en las embarcaciones siguientes:

.....
.....
.....

Fdo. El Armador

En, a de de 2006

Impreso para Autoevaluación de Riesgos en las Embarcaciones

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado (o técnico externo)

Inconvenientes para su aplicación

- Se necesita formación específica (cursos)

- Se necesita intervención de técnicos externos para mediciones (contrato SP Ajeno, Servicio Mancomunado, etc.) y en muchos casos, requieren embarcarse a esos técnicos, con equipamientos sensibles.

Fdo.

En, a de de 2006

El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.

Impreso para autoevaluación de Riesgos en las Embarcaciones

Datos Empresa / Empresario	CIF / NIF
Nombre de Embarcación	Matrícula

Lista de Riesgos y Causas a Revisar	C	NC	Comentario
1. Caída de personas	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Accesos a bordo, barandillas, escalas, apoyos, superficies, etc., seguros y en buen estado.			
Recorridos por cubierta sin obstáculos, sin derrames o desperdicios, huecos protegidos, etc.			
Amuradas y medios para evitar caídas por la borda.			
Chalecos salvavidas en número suficiente y según normativa vigente.			
Otros (especificar)			
2. Caída de objetos o materiales sobre personas Mecanismos elevadores y chigres sin peligro.	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Cadenas, ganchos con pestillos de seguridad y en perfecto estado.			
Protecciones personales (calzado, ropa de protección, etc.) existentes y en uso.			
Otros (especificar)			
3. Riesgos mecánicos (golpes, proyecciones o atrapamientos)	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Protecciones correctas en maquinillos y demás maquinaria que suponga riesgos.			
Objetos o piezas móviles adecuadamente asegurados o alejados.			
Espacios de separación suficiente con elementos fijos (esquinas,..).			
Otros (especificar)			

Lista de Riesgos y Causas a Revisar	C	NC	Comentario
4. Riesgos mecánicos (cortes, pinchazos)	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Elementos de las artes de pesca (anzuelos, etc.) sin riesgos añadidos.			
Herramientas y objetos sin bordes cortantes y/o sin rebabas.			
Guantes homologados, suficientes y en buen estado.			
Otros (especificar)			
5. Riesgos eléctricos	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Aislamiento de cables en buen estado aparente.			
Clavijas, enchufes y resto de aparataje eléctrico en buen estado.			
Uso de tensiones de seguridad, u otros sistemas de protección, si hay grupo electrógeno.			
Baterías o acumuladores con bornes protegidos.			
Otros (especificar)			
6. Riesgos de incendio	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Extintores suficientes según características de buque y bien distribuidos.			
Extintores revisados periódicamente y con su precinto correcto.			
Focos de ignición (gas, electricidad, gasoil, productos inflamables) bien controlados.			
Otros (especificar)			

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Lista de Riesgos y Causas a Revisar	C	NC	Comentario
7. Riesgo por sobreesfuerzo o posturas forzadas	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Sistemas de ayuda para carga y descarga (medios mecánicos).			
Pesos de cargas manuales limitados para evitar sobreesfuerzos.			
Altura adecuada en puestos de trabajo			
Otros (especificar)			
8. Riesgo por exposición al ruido	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Nivel de ruido medido periódicamente.			
Medidas específicas para reducir el ruido (insonorización, mantenimiento,..)			
Protección auditiva personal para su uso según nivel de ruido existente.			
Otros (especificar)			
9. Riesgo por exposición a frío y humedad	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Ropa de agua y abrigo reglamentariamente exigida en la embarcación.			
Otros (especificar).			
10. Riesgo por exposición a radiaciones solares.	(C=Cumple NC= No Cumple)		
Protecciones para ojos (gafas homologadas,..)			
Protección para piel utilizada			
Otros (especificar)			

Lista de Riesgos y Causas a Revisar	C	NC	Comentario
11. Riesgos por exposición a productos químicos	[C=Cumple NC= No Cumple]		
Productos corrosivos, tóxicos, etc. utilizados con protecciones adecuadas.			
Otros (especificar).			
12. Riesgos sanitarios, exposición a agentes biológicos.	[C=Cumple NC= No Cumple]		
Embarcación con botiquín reglamentario y revisado.			
Medicamentos no caducados y en cantidad suficiente.			
Medio de comunicación radioeléctrico para consultas o petición de ayuda.			
Reconocimientos médicos realizados.			
Ausencia de suciedad o focos de infección.			
Otros (especificar)			
13. Riesgos no incluidos anteriormente (específicos de barcos)	[C=Cumple NC= No Cumple]		
Medidas de mantenimiento para evitar escoras excesivas / riesgo de pérdida de estabilidad			

El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.

Investigación de Accidentes en Pesca de Bajura

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado (o técnico externo)

Inconvenientes para su aplicación

- Ninguno (se puede aplicar)

Investigación de Accidentes en Pesca de Bajura

Datos Empresa / Empresario		CIF / NIF
Nombre de Embarcación		Matrícula
Datos del Trabajador (Nombre y Apellidos)		
Fecha Accidente	Hora Accidente	Gravedad
		Leve Grave M.G
Descripción Accidente		
¿Qué ha hecho anormal o causa desencadenó el accidente?		
¿Qué otros factores pudieron dar origen al suceso?		
Acciones correctoras propuestas		

Entrega de Equipos de Protección Individual en Pesca de Bajura

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado (o técnico externo)

Inconvenientes para su aplicación

- Ninguno (se puede aplicar)

Entrega de Equipos de Protección Individual en Pesca de Bajura

D. con DNI ,reconoce haber recibido los siguientes equipos de protección individual obligatorios para evitar los riesgos en su puesto de trabajo, para dar cumplimiento a lo marcado en el artículo 17 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (RD 31/95), el RD 773/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual y el Estatuto de los Trabajadores :

TIPO DE EQUIPO	MODELO / MARCA	OBSERVACIONES

Asimismo, reconoce haber sido informado de los riesgos contra los que protegen dichos equipos, así como las actividades u ocasiones en que deben ser utilizados.

Aceptando el compromiso que se le solicita de:

- a) Utilizar este equipo durante la jornada de trabajo en las áreas cuya obligatoriedad de uso este establecido en norma y/o señalizado.
- b) Consultar cualquier duda sobre su correcta utilización, cuidando de su perfecto estado y conservación.
- c) Solicitar un nuevo equipo en caso de pérdida o deterioro del mismo.

En , a de..... de 2006

Entregado por:

Recibí:

Control Preventivo de Equipos de Trabajo

Aplicable por Especialista de Prevención

Inconvenientes para su aplicación

- Se necesita intervención de técnicos externos (contrato SP Ajeno, Servicio Mancomunado, etc.), con realización de mediciones y comprobaciones en funcionamiento.

¿Permiten los resguardos intervenciones indispensables de cambio de herramientas y mantenimiento en condiciones de seguridad?		
ESTABILIDAD		
¿Hay un peligro de vuelco, caída o desplome del equipo? ¿Está correctamente anclado el equipo?		
RIESGO DE QUEMADURA		
¿Las zonas o elementos a elevada o muy baja temperatura se encuentran protegidas contra riesgos de contacto térmico por los trabajadores?		
SEPARACIÓN DE FUENTES DE ENERGIA		
¿Existe dispositivo claramente identificable que permite desconectar o separar todas las fuentes de energía?		
SEÑALIZACIÓN		
¿Están correctamente señalizados según RD 485/97 los riesgos del equipo no evitados?		
¿Están correctamente señalizados los equipos de protección individual que son obligatorios durante la utilización de los mismos?		
RIESGOS ELÉCTRICOS		
¿El equipo está protegido contra contacto eléctrico directo con tensiones peligrosas? (inspección visual)		
(Partes en tensión accesibles 24)		
¿El equipo está protegido contra contacto eléctrico indirecto?		
¿Se ha verificado el correcto funcionamiento de los dispositivos de protección eléctricos?		
MANTENIMIENTO		
¿Se realiza mantenimiento periódico del equipo? Valorar según las instrucciones del fabricante (contenido, periodicidad, etc).		
¿Se registra la realización de dicho mantenimiento comprobación?		
¿Se comprueba el correcto funcionamiento de los dispositivos de seguridad?		
¿Se registra la realización de dicha comprobación?		
¿Hay manuales de instrucciones a disposición de los usuarios?		
¿Se ha informado sobre las referidas instrucciones a los trabajadores que lo tienen que utilizar?		
¿Hay registro de haber proporcionado esta información?		
¿Disponen autorización de uso del equipo todos los trabajadores que lo deben utilizar?		

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

OTROS RIESGOS		
Existen otros riesgos no contemplados en esta relación:		
Ruido		
Radiaciones		
Baja iluminación		
Vibraciones		
Incendio / Explosiones		
Emisión de agentes químicos		

Otros comentarios sobre la maquinaria:

Control de Acción Preventiva (Correcciones / Mejoras)

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado

Inconvenientes para su aplicación

- Ninguno (se puede aplicar)
- Se necesita intervención de técnicos externos (contrato SP Ajeno, Servicio Mancomunado, etc.).

Control de Acción Preventiva (Correcciones / Mejoras)

Datos Empresa / Empresario		CIF / NIF	
Nombre de Embarcación		Matrícula	
Factor de Riesgo / Aspecto a Mejorar			
Descripción de las acciones correctivas			
Comprobación		Observaciones	
(Fecha y Firma)			
Datos a cumplimentar por la empresa			Ref.
Nº Trabajadores Afectados		Fecha Real de Finalización	
Valoración Económica		Fecha Prevista de Finalización	
Responsable			

Fdo.:

En, a de de 2006

Ficha Informativa de Riesgos y Medidas Preventivas para el Trabajador

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado

Inconvenientes para su aplicación

- Se necesita intervención de técnicos externos (contrato SP Ajeno, Servicio Mancomunado, etc.)
- Hay que adaptar cada ficha a cada barco

El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.

Ficha Informativa de Riesgos y Medidas Preventivas para el Trabajador

Datos Empresa	Nombre de Embarcación
Puesto de Trabajo (INCLUYE RIESGOS GENERALES)	
RIESGOS	MEDIDAS PREVENTIVAS
Riesgo de caídas al mar durante el acceso	Utilizar calzado antideslizante Extremar las precauciones con mar agitada No saltar o subir hasta que no se inmovilice la embarcación
Riesgo de caídas al mar durante el trabajo por: <ul style="list-style-type: none"> • Tiro de la captura • Al largar el arte (nasas, volanta, trasmallo) • Por barco en continuo movimiento 	No situarse cerca de la red y cabos, cuando se esté largando o virando el arte. Utilizar arneses de seguridad y líneas de vida. Llevar chalecos salvavidas y otros medios auxiliares (lámparas, silbato, ...)
Riesgo de caídas a distinto nivel en la cubierta, por aberturas de escotillas, fallos en barandillas, caída en escaleras, etc. Riesgo de caídas al mismo nivel por tropiezos en objetos fijos, cabos, cables, etc.	Extremar las precauciones en escaleras, con escotillas abiertas, etc. Utilizar calzado antideslizante
Riesgo de caídas por superficies resbaladizas por grasa, agua, etc.	Intentar tener recogidos los cabos, cables, etc. Extremar las precauciones con las entradas a escotillas y/o tambuchos. Precaución con superficies después de limpieza o engrase de máquinas
Riesgos de golpes contra objetos sobresalientes o mal estibados en cubiertas	Mantener los objetos bien estibados. Precaución con maquinaria y demás objetos inmóviles.
Riesgo de golpes con elementos móviles o caída de materiales mal asegurados	Extremar la precaución con las piezas móviles o materiales inestables que puedan caer en algún momento por el movimiento de la embarcación

Riesgo de pinchazos y/o cortes	Empleo de guantes en trabajos con anzuelos (cebado, separar capturas,...) Emplear útiles especiales para extraer las capturas
Riesgo de atrapamientos con el halador al virar el arte y en otras operaciones Máquinas con partes móviles (ejes, correas,...) Atrapamiento por cierre accidental de puertas	Precaución en estas operaciones (virado del arte,...) No situarse en zonas de riesgo Incrementar la precaución al pasar cerca de puertas, escotillas, etc.
Riesgo de sobreesfuerzos al manipular las nasas, al cobrar a mano las líneas, por levantar capturas a mano, etc.	Evitar sobreesfuerzos y posturas forzadas Solicitar ayuda o emplear medios mecánicos
Riesgo de quemaduras en zonas calientes del motor	Extremar las precauciones en las proximidades de los motores Colocar rejillas o materiales aislantes al calor
Riesgo de contacto directo o indirecto por fallos en las protecciones y/o en los aislamientos Presencia de agua continuada	Revisar el estado de cables, clavijas, etc. antes de su manipulación o conexión. Cortar la tensión antes de intervenir dentro de un equipo eléctrico
Riesgo de exposición a sustancias químicas corrosivas y/o nocivas (disolventes, gasolinas,...)	Seguir instrucciones de fichas de seguridad química o etiquetado de productos Utilizar equipo de protección individual
Riesgo de exposición a ruido continuo del motor	Mantenerse lo más alejado posible del foco de ruido o utilizar protecciones auditivas
Riesgo de exposición a temperaturas extremas (frío / calor)	Usar ropa adecuada
Riesgo de radiaciones solares	Protegerse con ropas o cremas contra las radiaciones solares
Riesgos biológicos o por contacto con seres vivos	Protegerse con guantes, mascarilla, ropas,... contra posibles infecciones, dermatitis, asma,... al manipular capturas. Disponer de botiquín con el equipo necesario

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

Riesgo de incendios	Tener localizados los extintores y conocer su funcionamiento Tener precaución en el uso de materias inflamables, focos de calor, etc.
Riesgo de hundimiento por diversas causas (tempestades, vías de agua, choques, etc.)	Utilizar los medios de salvamento previstos en la embarcación (chalecos salvavidas, etc.)
Otros riesgos	

Nota: Este tipo de fichas informativas se tiene que adaptar a cada embarcación, ya que puede haber riesgos específicos según el caso.

Entrega de Ficha Informativa de Riesgos y Medidas Preventivas para el Trabajador

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado

Inconvenientes para su aplicación

- Ninguno.
- Es una labor de archivo (administrativa).

Registro de Entrega de Información

Datos Empresa / Empresario	CIF / NIF
Nombre de Embarcación	Matrícula

Con la finalidad de dar cumplimiento al artículo 18 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, el trabajador..... con DNI..... y abajo firmante reconoce que, antes de incorporarse a su puesto de trabajo, ha sido informado sobre:

- Los riesgos para la seguridad y salud en su puesto de trabajo y otros generales de la embarcación.
- Las medidas y actividades de prevención aplicables a los riesgos anteriormente indicados.
- Las medidas y normas de actuación en situaciones de emergencia y en materia de primeros auxilios.

Quedando obligado a ponerlas en práctica durante su permanencia en la empresa

Conforme, el trabajador

Fdo.:.....

En, a de..... de 2006

Registro de Formación Realizada

Aplicable por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado

Inconvenientes para su aplicación

- No tiene por qué haber inconvenientes, ya que es una labor de archivo (administrativa).

Registro de Formación Realizada

Datos Empresa / Empresario	CIF / NIF
Nombre de Embarcación	Matrícula
<p>Con la finalidad de dar cumplimiento al artículo 18 de la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales, el trabajador..... con DNI ha recibido formación y documentación por parte de una entidad acreditada sobre los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formación sanitaria mínima (uso de botiquines,...) • Formación básica para supervivencia en el mar, incendios y primeros auxilios. • Riesgos en su puesto de trabajo (pesca de bajura) 	
<p>Por la empresa</p> <p>Fdo.:.....</p> <p>En , a de..... de 2006</p>	

Control de Vigilancia de la Salud

Aplicable por Empresa Concertada / I.S.M

Inconvenientes para su aplicación

- Se necesita intervención de personal externo que lleve el control de todas las revisiones médicas, con la periodicidad necesaria (contrato SP Ajeno, Servicio Mancomunado, etc.).

Control de Vigilancia de la Salud

Empresa:
Período: Enero / Diciembre 200_

Exámenes de Salud Periódicos (Fechas)

Nombre y Apellidos	Prevista	Real

Exámenes de Salud Iniciales (Fechas)

Nombre y Apellidos	Prevista	Real

Comentarios a las actuaciones de vigilancia de la salud.

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Lugar de Realización de los exámenes / reconocimientos médicos:

Procedimientos para casos de especial sensibilidad.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales intenta asegurar de que se preste una atención muy especial a la protección de la seguridad y la salud de estos colectivos. El no observar las normas específicas en materia de protección de la seguridad y salud de estos trabajadores, se considera infracción muy grave en dicha Ley. En todos los casos, se les tendrá específicamente en cuenta en las evaluaciones de riesgos.

Estos trabajadores son aquellos que, por el motivo que sea (por ejemplo, discapacidades físicas, mentales o sensoriales, alergias, enfermedades crónicas, etc.), sean especialmente sensibles, de manera transitoria o permanente, a los riesgos derivados del trabajo.

Norma: No serán empleados en aquellos puestos de trabajo en los que se puedan poner, ellos mismos o a terceros, en situación de peligro.

Casos existentes en la embarcación: SI OBSERVACIONES

Enfermedades crónicas
Alergias
Discapacidades (Minusvalías)
Menores de 18
Otras (embarazo,..)

El empresario deberá determinar, previa consulta con los representantes de los trabajadores, la relación de los puestos de trabajo exentos de riesgos a estos efectos.

Se hará una evaluación de riesgos de los puestos de trabajo que vayan a ocupar estos trabajadores, y previamente a cualquier modificación importante de sus condiciones de trabajo.

En el caso de menores:

En todo caso, el empresario informará a dichos jóvenes y a sus padres o tutores que hayan intervenido en la contratación, de los posibles riesgos y de todas las medidas adoptadas para la protección de su seguridad y salud.

El mar te lo da todo.
No permitas que te lo quite.

Cuestionario de Autoevaluación de la Gestión

Aplicables por Armador / Patrón de pesca
Trabajador designado

Inconvenientes para su aplicación

- Se necesita formación Técnica.

MODELO DE CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN "POLÍTICA Y ORGANIZACIÓN PREVENTIVA"

Marcar las respuestas correctas:

¿Se ha elaborado una política preventiva de acuerdo con un estudio inicial y con objetivos estratégicos a conseguir y se ha definido un sistema preventivo con los procedimientos necesarios?

Sí

No

¿Se han establecido unos objetivos periódicos medibles?

Sí

No

¿Se han fijado las funciones y responsabilidades del personal con mando sobre prevención?

Sí

No

¿El armador revisa su política y su sistema preventivo?

Sí

No

¿Se han constituido los órganos formales de participación y representación en materia de prevención establecidos legalmente: Persona designada/Servicio de Prevención, Delegado de Prevención, Comité de Seguridad y salud en el trabajo?

Sí

No

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Todos los miembros de los órganos preventivos disponen de la información y formación necesarias, y son consultados en todo lo relativo al Sistema?

Sí

No

¿Se dispone de los recursos necesarios (materiales, tiempo, etc...) para desarrollar las actividades preventivas?

Sí

No



MODELO DE CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN “EVALUACIÓN DE RIESGOS”

Marcar las respuestas correctas:

¿Tiene implantado un Plan de Prevención de Riesgos Laborales basado en una “Evaluación de Riesgos”?

Sí

No

¿La evaluación de riesgos se ha realizado en todos los puestos de trabajo y tareas de la empresa?

Sí

No

¿Ha consultado a sus trabajadores sobre la metodología para llevar a cabo la evaluación?

Sí

No

¿Existe un registro documental de la evaluación realizada?

Sí

No

¿Todos los miembros de la embarcación conocen los resultados de la evaluación?

Sí

No

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿La evaluación tiene en cuenta las posibles situaciones de emergencia y riesgo grave e inminente que sean razonablemente previsibles?

Sí

No



MODELO DE CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN “MEDIDAS PARA ELIMINAR LOS RIESGOS”

Marcar las respuestas correctas:

¿Existe una planificación de la actividad preventiva, en la cual se encuentran incluidas las medidas de protección y prevención a adoptar y, en su caso, material de protección que deba utilizarse?

Sí

No

¿Las máquinas y equipos de trabajo cumplen los requisitos de seguridad legalmente establecidos?

Sí

No

¿Los EPI han sido comprados con la declaración de conformidad y con el marcado CE?

Sí

No

¿Ha formado e informado a sus trabajadores de porqué, cómo y dónde deben utilizar EPI?

Sí

No

¿Se aplica señalización de seguridad en los lugares de trabajo de acuerdo con los resultados de la evaluación de riesgos?

Sí

No

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Existe un programa de orden y limpieza?

Sí

No



MODELO DE CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN “INFORMACIÓN Y FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES”

Marcar las respuestas correctas:

¿Los trabajadores reciben una información de carácter general sobre prevención de riesgos laborales al incorporarse a la empresa, así como las actuaciones frente a emergencias y riesgos graves e inminentes?

Sí

No

¿Los trabajadores son informados directamente de los riesgos específicos que afectan a su puesto de trabajo?

Sí

No

¿Reciben los trabajadores información periódica sobre aspectos de su especial interés en materia preventiva y relacionados con su puesto de trabajo?

Sí

No

¿Existe un plan formativo en prevención de riesgos laborales?

Sí

No

¿Existe una formación inicial general y específica en los puestos de trabajo sobre prevención de riesgos?

Sí

No

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

¿Existe un registro documental de la formación recibida por sus trabajadores en prevención de riesgos?

Sí

No



2.4. Bibliografía

Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos en el trabajo a bordo de los buques de pesca **Ángel Rubio Ruiz (I.N.S.H.T.)**

Directiva 92/29/CEE relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques.

NTP 624: Prevención de riesgos laborales en la pesca de bajura: artes menores**I.N.S.H.T.**

NTP 625: Riesgos biológicos en la pesca marítima ... **I.N.S.H.T.**

El mar te lo da todo. No permitas que te lo quite.

2.5. Agradecimientos

Este proyecto ha sido posible gracias a la ayuda financiera prestada por la FUNDACIÓN PARA LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES, y a los solicitantes del proyecto que tuvieron la idea de realizar un ANÁLISIS DEL MODELO DE ORGANIZACIÓN Y GESTIÓN PREVENTIVA IDÓNEO PARA EL COLECTIVO DE PESCADORES DE BAJURA Y DOTACIÓN DE HERRAMIENTAS BÁSICAS DE GESTIÓN, y que han sido las siguientes entidades:

- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS MARÍTIMOS Y PESQUEROS (EMPA)
- FEDERACIÓN DE TRANSPORTES, COMUNICACIONES Y MAR DE U.G.T. (FTCM - UGT)
- FEDERACIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE DE C.C.O.O. (FCT-CCOO)

Además de la participación de personas relacionadas directa o indirectamente con el sector de pesca de bajura, que han colaborado activamente, sin cuya ayuda no hubiese sido posible realizar este estudio.

Y con el apoyo de empresas que han colaborado con MAPFRE Servicios de Prevención S.L., como:

INVEST-GROUP S.L.

A todos ellos les reiteramos nuestro más sincero agradecimiento por haber hecho posible este proyecto.

Departamento de Consultoría y Proyectos

MAPFRE Servicios de Prevención S. L.

