

Sección Técnica

*Este artículo fue publicado en el número 30-2004, páginas 6 a 14.
Siguiendo la línea de la página Web del INSHT se incluirán los textos íntegros de los artículos
prescindiendo de imágenes y gráficos no significativos.*

Aspectos de seguridad en la pesca de bajura

Pedro Carro Martínez

Noemí E. García Puente

Centro Nacional de Medios de Protección. Sevilla. INSHT

La actividad pesquera es una de las profesiones más peligrosas según las estadísticas de accidentabilidad laboral, debido a las condiciones especiales en las que se lleva a cabo el trabajo. En este artículo, se realiza un estudio de cuáles son esas condiciones especiales de trabajo en el mar, las principales enfermedades y accidentes que sufren los pescadores por motivos laborales.

Introducción

La pesca fue declarada en el año 1992, coincidiendo con la declaración del Año Europeo de la Seguridad, Salud e Higiene en el lugar de trabajo, como actividad de alto riesgo, debido a la alta frecuencia y gravedad de los accidentes laborales producidos en dicha actividad. Es por tanto, una de las actividades laborales con mayor siniestralidad en nuestro país, tal como se desprende de las estadísticas de accidentes de trabajo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en el año 2002, en el cual se produjeron más de 4540 accidentes en jornada de trabajo con baja, de los cuales 4381 fueron leves, 131 graves y 28 mortales.

Un dato a tener en cuenta, es que muchos accidentes leves no se notifican y no trascienden a la opinión pública. Es por ello, que vemos justificado un estudio de la situación actual sobre seguridad y salud en la pesca en el marco de las medidas comunitarias relativas al sector pesquero.

Dentro del sector pesquero se distinguen dos tipos de flotas: la flota industrial, en la que se engloba la flota de altura y la de gran altura, y la flota no industrial o de bajura.

En este artículo, nos interesa la flota de bajura por varios motivos, como son, el alto porcentaje de embarcaciones existentes dentro del total de la flota española (entre el 80% y 90% tienen menos de 15 metros de eslora), la antigüedad de las embarcaciones (en muchas cofradías, su flota tiene una edad media de 30 años), y la inexistencia de medios técnicos apropiados para facilitar la actividad laboral.

La singularidad del medio donde se realiza el trabajo, caracterizado por sus duras condiciones (realización del trabajo en un espacio limitado, lejanía de los seres queridos y sensación de soledad, las duras características medioambientales del trabajo en el mar,

la larga jornada de trabajo, la escasez de capturas en muchas mareas, etc.), influyen en la aparición de riesgos específicos en dicha actividad.

La flota de bajura, incluye a modalidades como el cerco, el palangre de fondo, las artes menores, el arrastre de fondo y el enmalle, siempre y cuando la actividad se realice a menos de 60 millas de distancia de la costa. Debido a que las salidas a faenar no son a grandes distancias de la costa, la flota de bajura suele volver a puerto cada día.

Las características principales de esta flota son principalmente, el sistema de retribución que se aplica a su tripulación, conocido como "a la parte", en el cual, en función del beneficio ganado por el barco, así será la ganancia de sus marineros; el número de tripulantes es escaso y no existe especialización en las tareas, por lo que cada tripulante puede participar en todas las realizadas en la actividad pesquera. Además, en la flota de bajura es muy común, que la tripulación de un barco esté relacionada con algún grado de parentesco. Es de destacar

a su vez, que la tripulación de los barcos de bajura, suelen carecer de una formación práctica en materia de seguridad y salud, o de existir tal formación, ésta es escasa, con lo que se presenta como un agravante en el caso de una emergencia en el mar.

La implantación de tecnología en los barcos, como los sistemas de localización de capturas, el sonar, el ecosonda o el netsonda, han facilitado el trabajo, los sistemas de navegación como el radar o el GPS, o los sistemas de radiocomunicación, mejoran las medidas de seguridad y salvamento marítimo, pero no han llegado a eliminar la alta siniestrabilidad de dichos barcos.

En lo que se refiere a la seguridad y salud en el trabajo, si bien la mayor parte de los accidentes mortales en el sector pesquero se deben a naufragios, hay que considerar como de gran importancia, los accidentes mortales y los no mortales con o sin baja, debidos a las condiciones de trabajo, y la falta de una política coherente y sistemática en materia de seguridad y salud en el sector.

En los accidentes de trabajo, debemos señalar que éstos se producen principalmente, debido al descuido o negligencia, a la inexperiencia, a la fatiga/estrés, al estado físico inadecuado, al consumo excesivo de alcohol, tabaco y excitantes.

Método y objetivos

El método que hemos seguido se basa en el análisis de documentos y fuentes bibliográficas, observación "in situ" y entrevistas a patrones, armadores y pescadores.

Los objetivos que nos proponemos son:

- Conocer el ámbito socio-laboral de los pescadores
- Analizar los factores de carácter psicosocial que puedan servir de obstáculo o por el contrario acicate para la implementación de normas y medidas de carácter preventivo.
- Elaborar material didáctico.
- Desarrollo de guías metodológicas que faciliten la evaluación cualitativa del riesgo en las actividades pesqueras, ajustando las exigencias siempre que sea

posible a la legislación vigente y difundir recomendaciones a favor de la seguridad y salud de los tripulantes.

Factores que influyen en la siniestralidad en la pesca

Además de la falta de medios de seguridad y de la escasa formación de las tripulaciones, existen una serie de factores de riesgo debido a la peligrosidad e imprevisibilidad que de por sí tiene el medio marino.

- Uno de los factores que tienen especial repercusión en la siniestralidad pesquera es el sistema de remuneración "a la parte", que influye en el número de marineros que desarrolla la actividad, que serán los mínimos posibles con lo que la carga de trabajo puede llegar a ser excesiva repercutiendo en fatiga y estrés.
- El poco tiempo de descanso y en condiciones precarias muchas veces y la falta de sueño acumulada hacen que los reflejos de actuación se encuentren muchas veces mermados y que no sean raras las escenas de tensión entre los tripulantes.
- También influyen la lejanía de los seres queridos, la sensación de soledad o de falsa amistad o vínculo en el día a día, las extremas condiciones medioambientales que se suelen dar, el espacio limitado, la falta total de intimidad principalmente en barcos pequeños, la dificultad de obtener un número de capturas suficiente en una marea, que muchas veces implica desánimo entre los tripulantes.
- La escasa motivación en el trabajo.
- La falta de tiempo libre en sus casas, con lo que se da un nulo acceso a actividades de ocio y cultura.
- Trabajo repetitivo y/o monótono.
- Ritmos de sueño y vigilia alterados, que se intentan paliar con excitantes.
- Falta de autonomía, ritmo de trabajo marcado.
- Exceso de confianza o de costumbre al realizar algunas tareas con hábitos incorrectos.
- Cansancio o fatiga.
- Obligación por el trabajo de realizar operaciones peligrosas.
- Lugar de trabajo en malas condiciones.
- Lugares de descanso en malas condiciones o inexistentes.
- Lugares de dormir que no permiten que el poco tiempo de sueño sea reparador.
- Mentalidad de que hay que rendir y pescar lo más posible por encima de todo.
- Falta de experiencia de determinados trabajadores.
- Máquinas protegidas de forma insuficiente.
- Falta o uso inadecuado de los equipos de protección individual.
- Esfuerzo físico alto sin intercalar descansos.
- Trabajo en posturas forzadas.
- Mal ambiente de trabajo (relaciones con los compañeros o mandos no siempre buenas) que originan acumulo de tensión.
- Condiciones de trabajo inadecuadas (iluminación, ruido, temperatura, humedad, contaminantes químicos)
- Malestar que genera la inestabilidad del empleo.

Principales accidentes y enfermedades

En la actividad pesquera, nos encontramos con una serie de accidentes y enfermedades derivadas del trabajo que suelen ser bastante específicas en este sector laboral. Las condiciones especiales de trabajo van a influir en la generación de muchos de los accidentes que a continuación señalamos como los más importantes.

El accidente más importante en la pesca es sin lugar a duda, la muerte por inmersión en el agua o ahogamiento, debido a una caída al mar, ya sea por un accidente laboral o por zozobra o hundimiento del barco. Dentro de lo que es la actividad en el barco, destacamos por su frecuencia los golpes con objetos, fijos o móviles; las caídas al mismo o distinto nivel por resbalones o falta de orden en cubierta principalmente.

Entre las enfermedades más comunes sufrida por los pescadores destacamos las enfermedades osteomusculares debidas a sobreesfuerzos, manipulación de cargas pesadas, posturas forzadas, tareas repetitivas, estrés y mala organización del trabajo; las enfermedades relacionadas con la propia actividad pesquera (reacciones alérgicas, tétanos, conjuntivitis, picaduras de peces venenosos...); la hipoacusia por exposición a ruido elevado de manera constante; las enfermedades de la piel, relacionadas con la manipulación sin guantes de las capturas o fúngicas por exposición continuada a la humedad y/o a la oclusión y los trastornos mentales por desarraigo familiar o malas relaciones con otras personas, desequilibrios emocionales en forma de neurosis (depresiones, ansiedad) o psicosis (delirios).

Riesgos por Modalidades de pesca

Con la finalidad de facilitar la evaluación sistemática de los riesgos en las distintas modalidades, enumeramos tanto los riesgos como las medidas preventivas que creemos más importantes. Si bien cada buque de pesca es un caso particular y la identificación y prevención de riesgos en el mismo requiere un análisis específico.

A modo general, podemos decir que el arte del arrastre es la modalidad que más riesgo conlleva por la maquinaria que utiliza.

- **Arrastre**

Consiste en un arte de pesca para la captura de especies que viven en contacto con el fondo, en el caso del arrastre de fondo o de especies que viven en la columna de agua, en el caso de arrastre pelágico o semipelágico. Estas artes son remolcadas por una embarcación que pretende atravesar los bancos de peces con la intención de que penetren en su interior y queden atrapados en su copo. Los elementos que componen este arte son: la red, relingas, calones, malletas, puertas y cables. Actualmente el arrastre por popa y con rampa es el más moderno y el que más seguridad ofrece.

- **Riesgos**

- Caída al mar, por ejemplo por resbalones en las rampas.
- Caída en cubierta al mismo nivel.
- Caída en cubierta a distinto nivel.

- Cortes, heridas y amputaciones por la manipulación de los cables cerca de las pastecas, maquinilla.
 - Atrapamientos y golpes en el izado del arte a cubierta.
 - Señalización poco clara de los pescadores con los maquinilleros que maniobran el arte.
 - Atrapamientos al enrollarse con el seno de los cables.
 - Aplastamiento, golpes y caídas al agua en las operaciones de engrilletado y desengrilletado de las puertas.
- **Medidas preventivas**
 - Informar a los tripulantes que no deben situarse entre la regala y el aparejo, para no ser enganchado o atrapado por las malletas, cables o cabos cuando se encuentre en tensión. Se debe procurar permanecer en la rampa solo lo imprescindible.
 - Utilización de pinturas y calzado antideslizante
 - Protección de los accesos a bodegas, tambuchos contra caídas.
 - Uso de guantes de protección
 - Informar que la operación de enganche y desenganche de las puertas debe ser llevada a cabo por los marineros con mejor formación o con mayor experiencia. Asegurar que los pescantes y los ganchos de sujeción de la puerta sean los adecuados (ganchos tipo "G" con gatillo de seguridad) y estén en perfectas condiciones. No deben ponerse los dedos en los eslabones cuando se sujetan las cadenas. Las pastecas estarán aseguradas por una cadena auxiliar que eviten que las primeras se desprendan en la maniobra.
 - Perfecta comunicación entre la persona que maneja la maquinilla y los tripulantes que se encuentren en cubierta asegurando y dirigiendo el copo. Se debe poseer un código de señales claro.
 - Para cerrar las puertas de arrastre los tripulantes nunca se subirán sobre la tapa de regala.
 - Uso de los equipos de protección necesarios y prendas de protección adecuadas.
- **Cerco**

Este tipo de arte se usa para capturar especies que nadan en grandes bancos, obligándoles a permanecer en un gran círculo que les rodea y se va estrechando. La red está formada por una relinga de flotadores en la parte superior y otra de plomos en la inferior con la que se cierra el copo por debajo tirando de un cabo denominado jareta.

- **Riesgos**
 - Caídas y tropiezos con cabos o redes situados en la cubierta.
 - Atrapamientos en el tambor al recoger la jareta o con la pasteca.
 - Caídas al agua por arrastre en la salida de la red o en el acceso al bote auxiliar.
 - Caídas en cubierta al mismo nivel por superficies resbaladizas.
 - Caídas a distinto nivel.
 - Sobreesfuerzos en el izado de la red.
 - Heridas y quemaduras en el manejo de los cabos.
 - Iluminación deficiente en la cubierta de trabajo.

- Atrapamientos, golpes y caídas al mar desde el bote auxiliar.
- Golpes o atrapamientos por situarse debajo del halador durante la maniobra.
- Caídas por tropiezos con la red.
- **Medidas Preventivas**
 - Buena iluminación en cubierta en el cerco nocturno.
 - Colocación adecuada de los trabajadores en cubierta durante la salida de la red.
 - Durante el calamento del arte, la persona que esté en la maquinilla tendrá especial cuidado de que los tambores no giren a más velocidad que la salida de la jareta para evitar que ésta se enrede.
 - No situarse debajo del halador cuando se cobre la jareta. En todo caso, se recomienda el uso de casco de protección.
 - La relinga inferior y la del contorno de copo se amarrarán al buque de forma que se puedan soltar rápidamente si la estabilidad del buque se pone en peligro.
 - Los peces en cubierta se mantendrán encajonados.
 - En el uso de bote auxiliar, éste llevará señales luminosas, acústicas y los tripulantes usarán chalecos salvavidas.
 - Los marineros que faenan en el bote han de llevar puestos los chalecos salvavidas. Estudiar la posibilidad de usar chalecos deportivos que sean flexibles por la incomodidad de trabajar con los reglamentarios.
- **Palangre**

Consiste en un cabo madre que trabaja de manera paralela al fondo, a lo largo de este cabo madre se distribuyen las brazoladas de la que penden los anzuelos, separadas entre sí a una distancia tal, que los anzuelos no puedan enredarse.

El cabo madre está unido a unas boyas de superficie a través de otro cabo denominado de flotación.

- **Riesgos**
 - Pinchazos en el cebado de los anzuelos.
 - Riesgos por tensiones anormales al desajustarse la velocidad del calado de la línea y la velocidad del buque.
 - Riesgo de enredo del palangre con las manos y pies.
 - Cortes y heridas en la manipulación del arte.
 - Atrapamiento de manos con el halador.
 - Heridas y mordeduras al izar peces peligrosos y separarlos de los anzuelos.
 - Sobreesfuerzos en el izado de capturas.
 - Riesgos de lesiones en las rodillas al izar las capturas, haciendo fuerza en el apoyo de las rodillas contra la regala.
 - Golpes al manejar las boyas y plomos de la red.
 - Caídas al mar al largar el arte.
- **Medidas Preventivas**
 - No se emplearán ropas anchas ni bufandas que faciliten atrapamientos.

- Las líneas estarán bien adujadas y los anzuelos colocados de tal manera que salgan con facilidad en el momento de largarlos.
 - Los cajones de las capturas y de las líneas estarán sujetos de manera que no vuelquen con mal tiempo.
 - Tener precaución al sacar el cebo de la bodega para evitar que caiga sobre los marineros que se encuentren en la misma.
 - El marinero encargado del halador tendrá cuidado de no enganchar las manos, siendo el único que esté próximo al halador, teniendo la formación y experiencia suficiente para encargarse de este puesto.
 - Se aconseja el uso de lentes de protección para evitar que los anzuelos que se suelten se claven en los ojos.
 - Se emplearán gafas de sol para evitar lesiones provocadas por la radiación solar.
 - Se dará muerte a las capturas que puedan ser peligrosas antes de extraerles el anzuelo o se cortará la brazolada.
- **Artes menores**

Se denominan así por las pequeñas dimensiones de dichos artes en comparación con las anteriores modalidades. Los barcos dedicados a las artes menores son de pequeña eslora y potencia. Entre ellas destacamos las artes de enmalle como las betas o el trasmallo, las artes de trampa como nasas o alcatruces y las artes de anzuelo como palangrillos o poteras.

- **Riesgos**
 - Sobreesfuerzos en la manipulación del arte y de las cajas de pescado.
 - Caídas por la borda por ser ésta de altura insuficiente.
 - Rotura del arte. Los pescadores deben mantenerse apartados de todos los artes, mecanismos y aparejos en movimiento.
 - Caídas por deambular por encima del arte.
 - El largado manual del arte también implica un riesgo obvio de enredarse con él y caer al agua.
 - Heridas con los anzuelos.
 - Mordeduras con los animales capturados.
- **Medidas Preventivas**
- Se evitará situarse en las inmediaciones de la red y de los cabos cuando se esté largando o virando el arte.
- Los marineros no se situarán entre la red y la regala en las operaciones de largado y virado del arte.
- Empleo de guantes en trabajos con anzuelos, como es en el cebado de los mismos o al separar las capturas.
- Se evitarán sobreesfuerzos al levantar de modo individual, aquellas capturas que por su peso o tamaño, puedan conllevar lesiones dorsolumbares.
- Usar útiles como palas o rastrillos para extraer las capturas de las nasas.
- Se utilizarán haladores para largar y virar los palangres de nasas cuando éstas sean pesadas o de mucha longitud.

- **Nasas**

Consiste en una estructura cerrada de forma y materiales diversos, en cuyo interior se colocan cebos para atraer las capturas, que una vez introducidos en ellos no pueden salir.

- **Riesgos**

- Caídas al mar al largar el arte.
 - Golpes con las nasas en el largado y virado del arte.
 - Sobreesfuerzos al manipular las nasas.
 - Atrapamiento con el halador al virar el arte.
 - Lesiones producidas por las especies capturadas al extraerlas de las nasas.
 - Riesgo de pérdida de estabilidad del barco por mala estiba de las nasas.

- **Artes de Enmalle**

Son artes de red pasivas, que se caracterizan por ser una larga barrera de red o redes superpuestas lateralmente que atrapan a los peces interponiéndose en la trayectoria de los mismos.

- **Riesgos**

- Caídas al mar al largar el arte.
 - Heridas y cortes en manos por roces y golpes con plomos o boyas de la red.
 - Atrapamiento en la maquinilla en el virado del arte.

- **Artes de anzuelo**

Son líneas que en un extremo terminan con uno o varios anzuelos, existiendo varios tipos como el curricán, la potera, el palangrillo.

- **Riesgos**

- Heridas y cortes al manipular los anzuelos.
 - Sobreesfuerzos en el manejo de capturas.
 - Golpes con las cañas durante el lance o la recogida.
 - Caídas al mar por tiro de la captura.
 - Atrapamiento de manos en el halador al virar la potera.

- **Medidas preventivas en artes menores**

- Se evitará situarse en las inmediaciones de la red, del arte y de los cabos cuando se esté largando o virando el arte.
 - Se emplearán guantes en el manejo de anzuelos, como en el cebado o la separación de capturas.
 - Evitar sobreesfuerzos al levantar las capturas, colaborando entre varios marineros o mecanizando el proceso.
 - Utilizar rastrillos u otros útiles para extraer las capturas.
 - Uso de chalecos salvavidas y equipos de protección individual (guantes, ropa de agua).

Listado General para la Evaluación de un Buque de Pesca

- Caídas de personas al mismo nivel
- Caídas de personas a distinto nivel (cubierta, acceso al barco...)
- Caídas de objetos por mala estiba o sujeción (herramientas, menaje de cocina y otros).
- Pisadas sobre objetos punzantes o cortantes.
- Golpes contra objetos inmóviles.
- Golpes o atrapamientos con elementos móviles de la maquinaria.
- Atrapamiento por o entre objetos.
- Sobreesfuerzos.
- Exposición a temperaturas extremas (uso de ropa adecuada, cremas de protección solar).
- Contactos térmicos.
- Contactos eléctricos.
- Inhalación o ingestión de sustancias nocivas.
- Contactos con sustancias cáusticas o corrosivas.
- Riesgos de incendios y explosión.
- Riesgos causados por seres vivos.
- Riesgos derivados por la falta de uso de equipos de protección individual (guantes, calzado de seguridad, gafas de seguridad y de protección solar, chalecos, ropa de agua de alta visibilidad).
- Falta de equipos de salvamento.
- Falta de equipos de radiocomunicación.
- Falta de equipos de primeros auxilios.
- Falta de formación (sanitaria, seguridad, lucha contra incendios).

Asistencia Sanitaria

La asistencia sanitaria a los pescadores se dispensa en forma de reconocimientos médicos de aptitud previos al embarque, y a través de consultas en el Centro Radio Médico Español a través de la emisora de radio. El buque hospital del Esperanza del Mar cubre pesquerías llevadas a cabo en aguas africanas por medio de acuerdos pesqueros entre la Unión Europea y determinados países africanos, entre los que destaca por su importancia en volumen de flota, el acuerdo con Mauritania. También se cubre las costeras del bonito, del bocarte en el Cantábrico y del pez espada en el Atlántico norte por medio del buque hospital "Remolcagure Bat".

La Guía de Asistencia Sanitaria a Bordo del ISM es muy útil y sencilla de utilizar para asistencia "in situ" y de orientación de los responsables sanitarios de los buques en su tarea. El ISM ha distribuido gratuitamente un ejemplar de la misma por buque.

En este sentido no debe dejarse todo a la improvisación y en la medida que sea posible se asegurará la formación sanitaria básica adecuada, suficiente y actualizada entre los tripulantes.

Todos los buques deben tener un botiquín acorde con las exigencias especificadas en la Orden PRE/930/2002 de 23 de abril, por la que se modifica el contenido de los botiquines que deben llevar los buques según lo establecido el RD 258/1999, de 12 de

febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

Legislación aplicable en materia de prevención

Hemos de empezar apuntando que existe un vacío normativo en materia de seguridad en la pesca de bajura, si bien es cierto que el RD 1216/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, y por medio del cual, se traspone la Directiva 93/103/CE del Consejo del mismo título. Se aplica a buques existentes de eslora igual o superior a 18 metros y a los buques de pesca nuevos cuya eslora sea igual o superior a 15 metros, y a todas las personas que ejerzan una actividad profesional a bordo de estos buques.

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.

Esto conlleva a que la mayoría de la flota pesquera española no esté regulada en materia de prevención de riesgos.

Hay que destacar los intentos de la OMI en regularizar a escala internacional, la seguridad en los buques de pesqueros, por medio del Convenio de Torremolinos (1977) y su Protocolo (1993) para barcos de eslora superior a 24 metros. En ellos se trataba de establecer una serie de normas mínimas en diversas materias, como la estabilidad de los barcos, prevención y lucha contra incendios, instalación de máquinas, radiocomunicaciones, etc. pero no es de obligado cumplimiento al no ser ratificado por un número suficiente de países.

En nuestro país son de aplicación o de orientación:

RD 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros por el que se traspone la Directiva 97/70/CE del Consejo.

Entre los reglamentos de desarrollo de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, hay algunos de aplicación y otros que no lo son de aplicación como el RD 486/1997 relativo a lugares de trabajo y el RD 1316/1989 relativo a ruido.

Existe sin embargo una Orden de 11 de junio de 1991 por la que se establecen signos y carteles relacionados con dispositivos y medios de salvamento.

RD 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

RD 525/2002 de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar.

RD 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

Orden PRE/930/2002 de 23 de abril, por la que se modifica el contenido de los botiquines que deben llevar los buques según lo establecido el RD 258/1999.

RD 1837/2000 por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles. El cumplimiento de este reglamento es responsabilidad de los inspectores del Ministerio de Fomento, si bien puede servir al técnico de prevención sobre qué certificados debe verificar para comprobar el cumplimiento por parte del buque de una serie de requisitos técnicos.

También existen Convenios y Recomendaciones de la OIT y de la OMI como el SOLAS (Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar); el Protocolo de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros y el STCW o Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia de la gente del mar y el Código de Seguridad para pescadores y buques pesqueros que consta de dos partes; parte A: Directrices prácticas de seguridad e higiene para patrones y tripulaciones y parte B: Prescripciones de seguridad e higiene para la construcción y equipos de buques pesqueros.

Certificados exigibles

Certificado es un documento expedido de conformidad a las disposiciones del Reglamento 1837/2000 de inspección y certificación de buques civiles.

Existe una gran cantidad de certificados y permisos que un buque debe tener para poder salir a faenar cuya inspección y verificación depende de las Capitanías Marítimas del Ministerio de Fomento. Entre ellos los más importantes en el ámbito de la prevención de riesgos laborales son el certificado de navegabilidad, el acta de estabilidad, el certificado de seguridad radioeléctrica, el documento relativo a la dotación mínima de seguridad, la tarjeta de identidad que nos informará de las titulaciones de oficiales y marineros, el cuadro de obligaciones, el certificado acreditativo del sistema de localización vía satélite del buque pesquero realizado por la Secretaría General de Pesca Marítima, el plano de lucha contra incendios o las instrucciones de mantenimiento y uso de la instalación contraincendios.

Glosario

- **ADUJAR:** Recoger un cabo, tralla, cadena, cable o palangre en cubierta o canasta dando vueltas al seno en el sentido de izquierda a derecha para que ocupe menos espacio y no se enrede.
- **ALCATRUZ:** Cántaro de barro ventruda, sin asas, con un agujero en el fondo y sirve para capturar pulpos.
- **ARRIAR:** Aflojar o dejar ir a un cabo, cable o cadena.
- **BORDA:** Parte alta del costado de un buque o embarcación.
- **CABULLERIA:** Conjunto de cabos que se encuentran a bordo de un buque.
- **CAJON:** Caja de madera donde se recoge, adujado, un palangre de fondo o varios de superficie.
- **COBRAR UN CABO:** Equivale a recoger un cabo, o tirar hacia sí de un cabo recobrándolo.

- ESTIBAR: Distribuir la carga de un barco del mejor modo posible, no sólo para que empache poco las bodegas y quede sin posible movimiento en los balances y cabezadas.
- GAZA: Especie de lazo que se forma en el extremo de un cabo o cable cuyo chicote se le une, con una costura o ligada. Se pueden hacer de diferentes tamaños.
- HALADOR: Maquinilla hidráulica de virar un arte de cerco.
- IZAR: Hacer subir alguna cosa, halando del cabo de que está suspendida.
- JARETA: Cabo que pasa por las anillas de las arañas o patas, con el fin de cerrar por el fondo el arte de cerco.
- LASTRE: Peso de plomo o piedras encargado de llevar o mantener en el fondo el arte de pesca.
- MADRE: Cordel principal de un arte donde se reparten, a intervalos regulares, las brazoladas con los anzuelos, en el caso de los palangres.
- MALLETA: Cabo alambrado que va desde un talón de la banda del arte de arrastre al pie de gallo de una de las puertas.
- MAMPAROS: Son los tabiques de un barco.
- PASTECA: Motón: Polea de acero que tiene abierta una de sus caras laterales y por donde pasa el cable de una de las bandas del arte de arrastre.
- PUNTAL: Cruceta que se asienta en la cubierta del buque cerquero con dos pasacabos por donde pasa y sirve para cobrar la jareta del arte de cerco.
- REGALA: Pieza longitudinal, que cubre las cabezas de los reverses de las ligazones y forma la parte superior de la borda con la que a veces se confunde como equivalente.
- RELINGA: Cabo donde se arman las piezas de red de enmalle y se montan los flotadores y plomos.
- TAMBUCHO: Pequeña caseta o cierre de la cubierta superior, para resguardar la abertura de una bajada; si tiene tapa corrediza, ésta recibe el nombre de tapacete.
- VIRADOR: Maquinilla hidráulica para los artes de red de enmalle.

Bibliografía

- Abancéns Izcue A, Andrés Olazagoitia, J.L. Manual de Condiciones de Seguridad y Salud en el Trabajo a bordo de los Buques de Pesca. Osalan. 2002.
- Bres García J.R. Prevención de riesgos laborales en el sector marítimo pesquero. ORP 2002. Congreso de prevención de Gran Canaria.
- Forosur. Las artes de pesca en el litoral gaditano. Diputación Provincial de Cádiz. 2001.
- González Lago J.A., Arranz Buján L. Manual de prevención de riesgos laborales no sector pesquero. Xunta de Galicia. 2001.
- Martín Gómez, J.A., Illade Matanzo, C.J. Adiestramiento en seguridad marítima para la flota pesquera. Curso de seguridad a bordo. Junta de Andalucía. 1992.
- Organización Internacional del Trabajo. La seguridad y la salud en las industrias pesqueras. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1999.
- Sagarra R.M, González Pino E. Lucha contra incendios a bordo. Instituto Social de la Marina. 1989.
- Sagarra R.M, González Pino E. Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo. Instituto Social de la Marina. 1992.
- Sagarra R.M, González Pino E. Técnicas de prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo. Instituto Social de la Marina. 1990.