



Seguridad en la pesca de bajura (*)

JOSÉ MIGUEL TASENDE SOUTO

Licenciado en Marina Civil.

Capitán marítimo de Sangenjo-Portonovo (Pontevedra).

Miembro del Grupo EG3 de la Universidad de Vigo.

SUMARIO

La pesca de bajura emplea directamente a unos 60.000 trabajadores en España. La legislación sobre seguridad e higiene en el trabajo no se ha adaptado a este subsector, por lo que los avances tecnológicos presentes en los barcos no han supuesto un descenso en la siniestralidad. Los medios de rescate marítimo en nuestro país son suficientes, pero hay mucho que mejorar, sobre todo en capacitación y mentalización del marinero en materia de seguridad.

Palabras clave: Pesca, seguridad marítima.

QUÉ ES LA PESCA DE BAJURA

La actividad profesional de la pesca en el mar se divide tradicionalmente en tres grandes grupos, de acuerdo con la distancia a la costa en que se produce la extracción, lo que implica diferencias notables en el tamaño de los buques, número de tripulantes de los mismos y duración de las campañas (tiempo sin regresar a su puerto base). Se clasifican como de **altura** y **gran altura** los buques pesqueros que faenan en caladeros exteriores y muy alejados de nuestro país (Namibia, Malvinas, Terranova...); **la pesca de litoral** es la desarrollada dentro de las aguas en las que España tiene re-

(*) Este trabajo se basa en el presentado en el Congreso Internacional sobre Seguridad, celebrado en Amsterdam en junio de 1998, así como en las conclusiones del Curso de Verano «Seguridad en la pesca de bajura», de la Universidad de Vigo, celebrado en Pontevedra del 1 al 3 de julio de 1998.



Pequeños barcos dedicados a la pesca de bajura.

nifica esloras de menos de 24 metros en su mayoría), son tripulados generalmente por no más de quince marineros, muchas veces con lazos de parentesco entre ellos, que desarrollan su trabajo a bordo en una estructura poco jerarquizada y con un sistema retribuido característico llamado «a la parte», por el cual patrono y trabajadores participan en determinados gastos de explotación y ganan en proporción a la pesca capturada.

El propietario de la embarcación –generalmente la empresa cuenta con un solo barco– suele ser un tripulante más. El trabajo, poco despegado de lo artesanal, exige un conocimiento profesional exhaustivo, adquirido mediante años de ejercicio. Las salidas diarias al mar permiten a los marineros llevar una vida social y familiar relativamente equilibrada, al contrario que en los de altura, con meses de ausencia del hogar.

La pesca de bajura representa, por número de trabajadores, de embarcaciones y por su volumen económico, un subsector importantísimo, en nuestro país. El 78 por 100 de los pesqueros españoles tiene menos de 12 metros de eslora –la media comunitaria es del 77 por 100. En 1997 había en España 18.473 pesqueros de menos de 24 metros de eslora, en los que trabajaban un total de 59.480 marineros, frente a 889 barcos de más de 24 metros con 15.339 traba-

servado el derecho de explotación (hasta 200 millas de la costa) o en caladeros geográficamente próximos, como el canario-sahariano o las aguas francesas del golfo de Vizcaya. Por último, la pesca de **bajura** es la que tiene lugar muy cerca de los puertos, los barcos son de pequeño porte, generalmente de menos de 20 T.R.B., tripulados habitualmente por menos de quince hombres, y que realizan campañas de menos de cinco días. Dentro de la bajura se suele incluir la **pesca artesanal**, realizada con embarcaciones muy pequeñas –cinco T.R.B. o menos– con dos o tres pescadores a bordo y que salen a faenar cada día durante varias horas.

Vamos a exponer algunas características generales de la pesca de bajura, ya que es el objeto de nuestro estudio.

El tamaño de los barcos, como se ha dicho, no suele exceder de las 20 T.R.B., si bien pueden tener en determinados casos hasta 50 (esto sig-



Pequeña embarcación de pesca artesanal.

jadores. Apurando más los datos resulta que la pesca más artesanal ocupa a 12.900 embarcaciones de menos de 10 metros, con un total de 24.007 tripulantes (datos proporcionados por la Secretaría General de Pesca Marítima).

CONDICIONES ESPECÍFICAS DE PELIGRO Y RIESGO EN LA PESCA

Un pesquero es asimilable a un taller que hubiéramos arrancado de su emplazamiento y puesto a flotar; reúne, por tanto, elementos de peligro comunes a cualquier industria pequeña junto con otros específicos del medio en el que desarrolla su trabajo.

Peligros **comunes** son los de origen mecánico y eléctrico, debidos al motor, máquinas diversas a bordo,



Los accesos a los barcos siempre son complicados.



Buque abandonado tras su hundimiento.

aparejos de pesca; químicos, por la presencia de combustibles, lubricantes, pinturas; ruidos y vibraciones, procedentes del motor y repercutiendo en todas las partes del buque (más si el casco es de acero); posibilidad de caídas a igual o distinto nivel, o incluso a distinto medio (el agua), agravada por los suelos mojados; exposición al calor excesivo de la sala de máquinas y al frío, también extremo, de las bodegas frigoríficas o refrigeradas; los golpes contra elementos sobresalientes y proyecciones, tanto en la cubierta como en el interior del buque. Las quemaduras en la cocina y las intoxicaciones por manipulación indebida de los alimentos.

Peligros **específicos** son el **movimiento** del barco en los tres ejes del espacio, muchas veces de manera brusca e inesperada; la **exposición a los agentes atmosféricos**, intensificados por la falta de abrigo del mar (sol directo y reflejado por la superficie del agua, viento sin obstáculos, lluvia, rociones de agua salada, hielo, oscuridad durante el trabajo nocturno...), y el **encierro aislado**, la distancia a cualquier medio de ayuda externa, junto con unas condiciones higiénicas generalmente precarias por la siempre limitada habitabilidad del barco y la dificultad para realizar descansos realmente reparadores tras esfuerzos físicos concatenados.

En el mar podemos distinguir entre los accidentes **laborales** y los **marítimos**, a efectos meramente técnicos y sin considerar menos importantes unos u otros. Los primeros son los propiamente debidos a la actividad del trabajador, relacionados con los peligros comunes del párrafo anterior

TABLA 1. Número de accidentes marítimos. Cuadro resumen de los accidentes marítimos ocurridos a buques de cualquier nacionalidad en zonas SAR de responsabilidad española y los ocurridos fuera de dichas zonas a buques nacionales y/o extranjeros con tripulantes españoles.

Año	Total accidentes	Total accidentes pesqueros	% sobre el total
1991	421	181	43
1992	326	137	42
1993	485	159	33
1994	465	176	39
1995	435	143	33
1996	505	188	37

Fuente: Dirección General de la Marina Mercante.

y que se producirían aunque el barco estuviese en puerto amarrado al muelle; los segundos vienen determinados por peligros propios de la navegación, como hundimientos, colisiones o incluso incendios.

De acuerdo con datos de la Consejería de Pesca de la Comunidad Au-

TABLA 2. Elementos de seguridad en España y la UE.

Parámetro	% España	% UE
Buena o aceptable conservación del casco	100	94
Matrícula bien visible	64	67
Puente completo	86	92
Correcta visibilidad desde el puente	71	61
Ayudas electrónicas a la navegación	100	97
Luces de navegación en buen estado	50	60
Equipo de pesca bien conservado	93	99
Disponen de balsas salvavidas	71	62
Balsas bien instaladas	30	45
Balsas bien conservadas	90	96
Disponen de aros salvavidas	79	66
Aros salvavidas fácilmente accesibles	81	59
Llevan radiobaliza	38	6,5

tónoma de Galicia, en la misma se producen más accidentes a bordo de tipo laboral que marítimo, si bien este dato debe interpretarse con la debida cautela en vista de la motivación conjunta de la mayoría de los accidentes; por ejemplo, cuando un maquinista se quema con el escape del motor por no tenerlo debidamente aislado y caer contra el mismo a causa del balance del barco.

La Dirección General de la Marina Mercante hace una clasificación un poco diferente, aunque muy válida: **accidentes e incidentes marítimos.**

Son accidentes: hundimiento, desaparición, colisión, incendio/explosión, varada, fallo mecánico/estructural, escora, vía de agua, otros.

Son incidentes: *accidente laboral*, apresamiento, asistencia médica, asistencia y ayudas a la navegación, ausencia temporal de noticias, conflictos laborales, evacuación médica, fallecimiento por causa natural, fallo mecánico (sin peligro ni interrupción de la navegación), fondeo en aguas jurisdiccionales españolas, inmigración ilegal (polizones), petición de socorro, piratería, remolque, rescate de naufragos, etc.

Esta Dirección General define los episodios extraordinarios como sigue:

Emergencia marítima. Es aquella situación que supone un peligro inminente para la seguridad de las personas, los buques o aeronaves en la mar, la navegación o el medio ambiente marino.

Accidentes marítimos. Son aquellos sucesos que afectan al buque en su materia, alterando la regularidad de la navegación y que inciden sobre la integridad y seguridad del mismo, la carga, la tripulación o el pasaje.

Incidentes marítimos. Son aquellos sucesos o situaciones ocurridos en la mar o en la costa que implican a tripulantes, buques y circunstancias conexas, pero en los que la material-

TABLA 3. Lista de comprobación.

- Predicción meteorológica.
Equipo de navegación y gobierno:
 - Compás.
 - Corredera.
 - Timón.
 - Radar.
 - GPS.
- Equipos de comunicaciones:
 - VHF.
 - TMA.
 - Modelos de procedimientos.
- Cartas náuticas.
- Luces de navegación.
- Plan de navegación, comunicado a cofradía.
- Documentación del barco.
- Equipo de propulsión:
 - Combustible.
 - Lubricantes.
 - Niveles.
 - Refrigeración.
 - Bocina.
 - Baterías.
 - Tomas de corriente.
- Estanqueidad y achique:
 - Bombas.
 - Válvulas de fondo.
 - Sentinas.
 - Inodoros.
 - Fregaderos.
 - Portillos.
 - Escotillas.
- Agua potable.
- Equipo de seguridad:
 - Balsas.
 - Chalecos.
 - Aros.
 - Bengalas.
 - Señales fumíferas.
 - Radiobaliza.
 - Linternas y pilas.
 - Sistemas de alarma.
 - Señalizaciones.
- Sistema de contraincendios:
 - Bombas.
 - Extintores portátiles.
 - Bloqueo ventilación motor.
 - Sistemas de alarma.
- Jarcia, cabullería y anclas.
- Equipos personales:
 - Gautes.
 - Arneses.
 - Cascos.
 - Gafas.
 - Ropas de aguas.
- Aparejos y equipos de pesca.
- Herramientas, repuestos.
- Iluminación de las zonas de trabajo.
- Botiquín.

La pesca de bajura representa, por número de trabajadores, de embarcaciones y por su volumen económico, un subsector importantísimo en nuestro país.

dad de las embarcaciones no se ve directamente afectada.

Contaminación marina. Suceso que afecta al litoral o al medio ambiente marino por el vertido al mar de sustancias contaminantes.

En cuanto a los trabajadores del mar, hemos de tener presente que los pescadores y los patrones tienen, generalmente, un **nivel formativo bajo** y muchas veces una **situación económica apurada** –tener que pagar la hipoteca del barco, o las reparaciones anuales del mismo, o los aparejos rotos...– que les lleva a asumir riesgos más allá de lo prudente. Unamos a esto el hecho de que, en el juego de la oferta y la demanda, **la pesca vale más cuando escasea**; por ejemplo, por mal tiempo, lo que induce al marinero a arriesgar más.

En este sentido, se constata que los caladeros sobreexplotados representan un incremento de riesgo, ya que obligan a permanecer más tiempo pescando para recoger la misma cantidad de pescado. Son, por ello, medidas que de modo indirecto aumentan la seguridad en la pesca las paradas biológicas impuestas por las autoridades para permitir la reproducción de las especies, las limitaciones a la construcción de nuevos pesqueros –es obligatorio dar de baja uno de igual tamaño antes de comenzar su actividad el nuevo–, los planes de ex-



Muchos pesqueros presentan una escasa visibilidad desde el puente de gobierno.

plotación y los topes de capturas que pretenden regular y controlar el esfuerzo pesquero; todas ellas medidas tendientes a mantener la población y variedad de las especies de interés comercial.

La pesca de bajura exige entregar el pescado lo más fresco posible a los compradores mayoristas, así sucede que los patrones se ven forzados a volver de caladeros a puerto a toda velocidad y, a veces, atajando por aguas menos seguras por su proximidad a la costa o a bajos, y cansados después del trabajo y con el barco tal vez cargado, es decir, en

peores condiciones de estabilidad y con más calado.

Las estadísticas nos revelan, sin embargo, paradojas. Así, de acuerdo con datos de la Consellería de Pesca de Galicia, en esa Comunidad los lunes se produce un 50 por 100 más de accidentes en los pesqueros que el resto de los días laborables de la semana, y el 60 por 100 de los mismos se producen en las cuatro primeras horas de la jornada de pesca (cuando se supone que los trabajadores están más descansados). Se descarta que el sistema de trabajo «a la parte» represente una merma de seguridad por



El desorden en los pertrechos y aparejos supone a menudo que la balsa salvavidas queda oculta por las mismas.

estimular la codicia pescadora de los marineros; al contrario, disminuye la rivalidad entre compañeros de trabajo, ya que no se trata de la habitual retribución por objetivos o por rendimiento.

En el mar, cuando un barco tiene problemas para navegar puede pedir ayuda a otros barcos y contratar una **asistencia** (un remolque, por ejemplo), de modo que el colaborador cobra el precio estipulado por su trabajo. Pero si el barco está en peligro inminente de pérdida por hundimiento, incendio o cualquier otra causa y es auxiliado por otro barco, éste realiza un **salvamento** y tiene derecho a indemnización por los gastos producidos y a una parte del valor de lo salvado, lo que puede representar cantidades millonarias. Esto lleva a determinados capitanes de barcos especializados en salvamento a exigir precios altísimos por las asistencias cuando ven que la situación del otro barco necesitado puede evolucionar en el sentido de llegar a ser salvamento. Se apuran así hasta el extremo determinadas situaciones de peligro.

Los **daños humanos** son siempre los más importantes, pero no debe-

mos olvidar las **pérdidas económicas** que suponen los accidentes marítimos: el propietario del barco pierde éste —en la bajura suele ser todo su capital productivo—; tanto éste como los marineros se quedan temporalmente sin trabajo; la cofradía de pescadores pierde las ayudas con que subvenciona a sus afiliados con problemas; la aseguradora —si el barco está asegurado, lo cual no es obligatorio— debe pagar lo asegurado (en 1996, en España, más de 6.000 millones de pesetas), después repercute este gasto en un aumento de las primas que deben pagar todos los armadores (y los marineros «a la parte»); la Administración sufre unos gastos de salvamento, o, al menos, coordinación del mismo, y de investigación posterior, así como la asistencia médica que se pueda precisar. Perdemos todos.

SITUACIÓN ACTUAL

España es la gran **potencia pesquera** de Europa; por tanto, le corresponde liderar también la seguridad en

este sector, y para ello debe establecerse un compromiso asumido por todas las partes implicadas: el pescador, observando las medidas de seguridad recomendadas y asistiendo a cursos de formación, aunque éstos interfieran eventualmente en su tiempo de trabajo o de descanso; el patrón/armador, manteniendo el material de seguridad y salvamento del barco en óptimas condiciones de uso y observando en la navegación la prudencia que aconseja la buena práctica marinera; la Administración, incrementando la inspección y manteniendo el sistema de salvamento y control de la navegación en las mejores condiciones operativas, así como dictando las normas más adecuadas a la realidad, siempre cambiante por el desarrollo tecnológico.

El Convenio Internacional SAR (Search and Rescue), suscrito por España, atribuye a nuestro país el control, organización y coordinación del salvamento marítimo en cuatro zonas marítimas, con una extensión total tres veces superior al territorio nacional: Atlántico, Mediterráneo, Estrecho y Canarias. Esto nos obliga a contar

TABLA 4. Distribución de los buques pesqueros en España según su eslora.

Eslora (m)	N.º de buques	Total tripulantes
0-8,99	12.900	24.007
9-11,99	2.091	8.045
12-14,99	1.363	6.970
15-17,99	1.041	8.555
18-23,99	1.078	11.903
24-29,99	463	6.767
30-35,99	236	3.942
36-41,99	51	1.003
+ 42	139	3.627

TABLA 5. Flotas pesqueras de la UE.

País	N.º de buques
Alemania	2.406
Bélgica	156
Dinamarca	5.181
España	18.478
Finlandia	3.881
Francia	6.593
Gran Bretaña	9.767
Grecia	20.358
Holanda	1.009
Irlanda	1.355
Italia	16.352
Portugal	14.818
Suecia	2.514
Total	102.868

Referidas al año 1995. Fuente: EUROSTAT.

Nota: El total de pesqueros de Grecia registran 119.000 TRB, mientras los españoles suman 656.000 TRB.

con un órgano encargado de la gestión de la seguridad en la navegación, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), que cuenta para sus fines con una red de estaciones de control, los centros de coordinación del salvamento repartidos por todo el litoral y el centro nacional, radicado en Madrid; con embarcaciones, helicópteros y aviones específicos y con un personal especializado. La SASEMAR, además, necesita suscribir, y así lo ha hecho, acuerdos de cooperación con los países ribereños del entorno (Francia, Portugal, Italia, Marruecos) con otros órganos de la Administración (Ministerios de Defensa, de Interior y de Economía, así como Comunidades Autónomas) y, en fin, con otras entidades que pueden colaborar en la seguridad en el mar, como la Cruz Roja o Telefónica. A todo ello se suman los elementos propios de las Comunidades Autónomas, con lo cual hemos conse-



Pequeña escora a estribor e improvisado acceso desde el muelle.

guido que en la actualidad en España los medios a disposición del salvamento son suficientes, aunque **susceptibles**, como veremos, de mejorar.

Algunos estudiosos de la seguridad marítima y patronos critican el **cobro** por parte de alguna Administración de los servicios prestados como salvamento, lo que lleva a que muchos marineros demoren excesivamente la solicitud de ayuda.

Se acusa también una **falta de legislación concreta** sobre seguridad en los barcos de pesca, sobre todo en los más pequeños, que son, como hemos visto, la mayoría. El Convenio

Internacional de Torremolinos sobre Seguridad en los Pesqueros es aplicable a barcos de más de 24 metros de eslora, pero no entró en vigor. La Organización Marítima Internacional publicó diversas recomendaciones sobre seguridad en pequeños pesqueros, pero sólo son recomendaciones (ver bibliografía). El Real Decreto 1.216/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca no se ha desarrollado reglamentariamente.

De acuerdo con los datos de la Dirección General de la Marina Mercan-



Buque pertrechado a son de mar. La zona de trabajo es muy reducida debido al espacio que ocupan los aparejos de pesca.

te, el 37 por 100 de las pérdidas de barcos se produce por vías de agua, y el 28 por 100 por incendio, es decir, que estas dos causas motivan el 65 por 100 del total de las pérdidas, totales o constructivas, de buques en España. El progreso tecnológico en la construcción naval y en la lucha contra incendios, así como en todos los aspectos de la navegación (posicionamiento, comunicaciones, control de tráfico...), las campañas de formación de los marineros, las subvenciones oficiales para la adquisición de material de seguridad y salvamento, **no han supuesto** un descenso en el número de accidentes. Aun contando con el aumento de la flota, parece que las mejores condiciones de seguridad de los barcos animan a los pescadores a arriesgarse más, a salir al mar en peores condiciones meteorológicas.

Durante el mes de junio de 1997, la Asociación Fomento de la Seguridad Marítima realizó un trabajo de campo sobre la seguridad en los pesqueros de bajura de la Unión Europea; fueron inspeccionados barcos de varios puertos de cada país, escogidos aleatoriamente, para determinar las condiciones de seguridad y las peculiaridades regionales. Se llegó a muchas e interesantes conclusiones, una de ellas fue que no existen diferencias sustanciales en cuanto a seguridad entre las diferentes flotas de la Unión.

Se encontró también un buen número de particularidades en cuanto al equipo y la construcción. Así, sólo el 6 por 100 de los barcos de bajura (datos siempre referidos al conjunto

de la UE) disponen de radiobaliza de localización de siniestros, una radio flotante que llevan los barcos en un soporte y que se desprende en caso de hundimiento y comienza a emitir señales de socorro de modo automático. El 92 por 100 de los barcos tienen puente (caseta donde va el timonel con los aparatos de navegación), pero desde el mismo sólo hay visibilidad en los 360° del horizonte —obligatoria según el Convenio Internacional para prevenir los abordajes en el mar— en el 61 por 100 de los casos (defecto de construcción en unos ca-

Un pesquero es asimilable a un taller que hubiéramos arrancado de su emplazamiento y puesto a flotar; reúne, por tanto, elementos de peligro comunes a cualquier industria pequeña junto con otros específicos del medio en el que desarrolla su trabajo.

sos y de mantenimiento en otros, por colocar los tripulantes objetos que impiden la visión). Se observó que el equipo de pesca, los aparejos y maquinaria de procesado del pescado se encuentran en buenas condiciones de uso en el 99 por 100 de los casos; del mismo modo, el 97 por 100 de los buques llevan ayudas electrónicas a la navegación (radar, sonda, GPS...) que incrementan sustancialmente la seguridad, aunque la intención del armador sea fundamentalmente mejorar su capacidad de posicionarse para pescar.

Cuando el elemento de seguridad no implica un aumento de capacidad productiva, se trata con más negligencia; así, el 40 por 100 de los barcos lleva las luces de navegación en condiciones deficientes, sea por su incorrecta situación o por su inadecuado mantenimiento.

Siempre conviene analizar los casos minuciosamente, en ocasiones en **criterio restrictivo**: el 66 por 100 de los pesqueros llevan aro salvavidas, pero sólo el 59 por 100 se encuentran fácilmente accesibles, lo que significa que van correctamente dispuestos en sólo el 39 por 100 de los casos. Otro ejemplo: llevan balsas salvavidas el 62 por 100 de los barcos, pero sólo el 45 por 100 de las mismas bien instaladas, por lo cual se encuentran en idóneas condiciones no más del **30 por 100**.

MEDIDAS ACONSEJADAS

La seguridad en el trabajo debe ser un criterio fundamental en el **diseño** y **construcción** de los buques pesqueros: visibilidad desde el puente de gobierno, dispositivos fijados que faciliten el lanzamiento al agua de las balsas salvavidas, instalación a bordo desde el momento de su entrega al armador del material de salvamento (bengalas, aros salvavidas, radiobaliza...).

Es imprescindible una **investigación sistemática** de los accidentes, analizando sus causas, observando directamente los trabajos a bordo y escuchando a los propios trabajadores.

Si se establecen ayudas y subvenciones por parte de la Administración para adquirir material de salvamento, éstas deben vincularse a la asistencia de los pescadores a cursos de formación específica en seguridad y, muy concretamente, al **uso idóneo** del material adquirido. Para mantener la aptitud en el manejo del mismo sería muy útil aprovechar los momentos de renovación o revisión para hacer



UNIVERSIDADE
DE VIGO

SEGURIDAD DE PEQUEÑAS EMBARCACIONES PESQUERAS EN LA UNIÓN EUROPEA

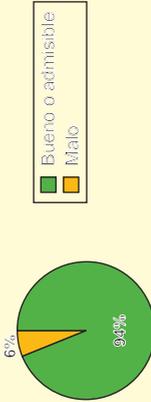
UNA VISIÓN GENERAL DE LA FLOTA PESQUERA DE MENOS DE 24 METROS DE ESLOVA, PORTUGAL, ESPAÑA, ITALIA, FRANCIA, GRECIA, ALEMANIA, DINAMARCA, BÉLGICA, HOLANDA, REINO UNIDO E IRLANDA. LA SEGURIDAD A BORDO, SISTEMAS Y EQUIPOS. JUNIO DE 1997.

Autor: José Miguel Tasende Souto. Fomento de la seguridad marítima. España.

TABLA 6

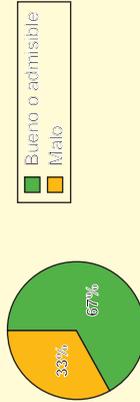
1. EL CASCO

A ESTADO DE CONSERVACIÓN



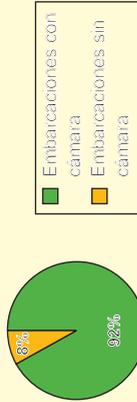
B NÚMERO DE REGISTRO

Pintado en el casco, permite y favorece la identificación de la embarcación.



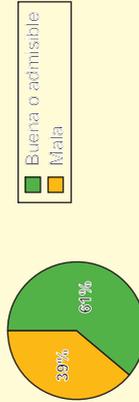
C CÁMARA DEL TIMÓN

Proporciona cobijo y comodidad.



D VISIBILIDAD

Necesaria para una buena vigilancia durante la navegación y la pesca.



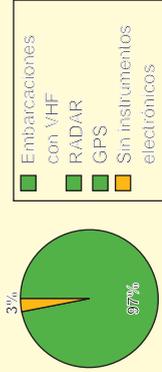
CONCLUSIONES

El casco suele estar en buenas condiciones. La mayoría de las embarcaciones disponen de cámara para resguardo del timonel, si bien la visibilidad desde la misma tan sólo alcanza los 360 grados en un 61 por 100 de los casos.

2. EQUIPOS NÁUTICOS Y DE PESCA

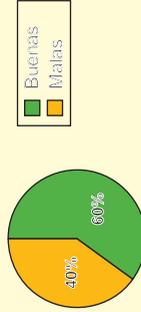
A INSTRUMENTOS ELECTRÓNICOS

Incrementan la seguridad en la navegación.



B LUCES DE NAVEGACIÓN

Permiten divisar el barco de noche.



C APAREJOS DE PESCA

Su estado de conservación y limpieza aporta seguridad.



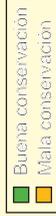
CONCLUSIONES

Las embarcaciones suelen estar bien equipadas con instrumentos electrónicos. Los aparejos de pesca aparecen en buenas condiciones de uso, pero no siempre limpios. En un 40 por 100 de los casos, las luces de navegación no cumplen los requisitos establecidos por la normativa internacional de 1972 para la prevención de colisiones marítimas.

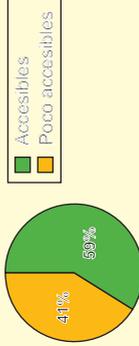
3. EQUIPOS DE SEGURIDAD

A BOTES SALVAVIDAS

Rígidos o inflables, constituyen elementos básicos de seguridad en caso de naufragio.



B BOYAS SALVAVIDAS



CONCLUSIONES

Los botes salvavidas aparecen bien conservados, pero resultan poco accesibles y difíciles de usar. Son demasiadas las ocasiones en que las boyas salvavidas no alcanzan niveles óptimos de uso.

4. CONCLUSIONES GENERALES

- I No existe diferencia entre las naciones de la Unión Europea en cuanto al estado general de la seguridad de sus embarcaciones pesqueras de pequeñas dimensiones.
- II Tan sólo un porcentaje mínimo de embarcaciones (un 6 por 100) llevan radiolario de emergencia para indicar la posición (Emergency Position-Indicating Radio Beacon, EPIRB).
- III Son demasiadas las embarcaciones cuya visibilidad desde la cámara del timón no alcanza los 360 grados. **LO MEJOR**
- IV Casi todas las embarcaciones llevan el timón guarecido.
- V La mayoría de las embarcaciones disponen de equipos electrónicos para la navegación tales como GPS, radar y VHF. **LO PEOR**
- VI Mas de un 50 por 100 de los botes salvavidas se guardan en algún lugar de difícil acceso.
- VII Pocos barcos tienen sus luces de navegación en buen estado de uso.



La balsa autoinflable debe situarse en un lugar de fácil acceso y fácil arriado.

prácticas: lanzar al agua la balsa salvavidas, disparar los extintores, utilizar las bengalas...

Generalizar el uso a bordo de los sistemas de **señalización** de seguridad y de **alarmas** visuales y acústicas.

Formar adecuadamente a las tripulaciones en la evacuación de **consultas médicas por radio**, en combinación con el mantenimiento del botiquín en condiciones óptimas.

Las materias de seguridad deben incluirse con la debida extensión e intensidad en los currículum de los estudios náuticos. El Proyecto «Albatros», auspiciado por la UE, recomienda programas de formación para marineros en los que, de ocho asignaturas, cuatro son relativas a seguridad; el mismo número sugiere para los patrones de bajura. En la Comunidad de Galicia, todos los **alumnos** de Formación Profesional Náutico-Pesquera terminan sus estudios habiendo realizado los Cursos de Supervivencia en la Mar y Lucha contra Incendios. Se hace necesario, además, facilitar la asistencia a estos cursos de los **profesionales**, para lo cual las 225 cofradías de pescadores del litoral español podrían organizar los mismos en los días y horarios menos incómodos para los marineros, además de los cursos que de manera regular se imparten en los centros especializados, dependientes o vinculados con la Administración. La edición y difusión de manuales, vídeos, fichas, carteles y folletos puede ser un complemento muy útil, siempre que

se distribuyan de manera racional y económica.

En los últimos años han sido creadas varias unidades administrativas específicas: SASEMAR; las Capitanías Marítimas, con un área de seguridad marítima en cada una; la Subdirección General de Ordenación Jurídica y Formación Náutico-Pesquera, dependiente de la Secretaría General de Pesca Marítima (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación); las correspondientes Direcciones Generales dentro de las Consejerías en las autonomías con costa. Ello debe llevar a la creación de un cuerpo normativo adecuado, adaptado a las disposiciones europeas y de cumplimiento obligado y estimulado por inspecciones.

Parece más que aconsejable hacer **obligatorio el seguro** de accidentes para los barcos de pesca, adaptando las pólizas a las posibilidades de la empresa, de modo que el gasto no supere el 2 por 100 del valor de las ventas anuales; este seguro cubriría los gastos generados por la utilización de medios de salvamento, suponiendo que éstos no sean gratuitos.

Para aumentar la relación eficacia/coste de los medios de salvamento, así como el entrenamiento del personal adscrito a los mismos, es útil ampliar los servicios al salvamento en tierra, vigilancia e inspección pesquera, apoyo a la formación, emergencias médicas, protección civil, lucha contra incendios, apoyo logístico... El servicio SOS Galicia, de-

pendiente de la Consellería de Pesca, sigue este modelo.

Deberían establecerse equipos y delegados de prevención por puertos que prestasen especial atención a los barcos más pequeños; en coordinación con las cofradías y asociaciones de productores y pescadores, determinar limitaciones a la actividad pesquera cuando las circunstancias climatológicas la desaconsejen. Promocionarían el empleo por parte de los patrones de listas de control de seguridad antes de hacerse al mar.

Por último, los pescadores de bajura deberían tener coeficientes reductores de la edad de jubilación (por ejemplo, del 0,30), al igual que otros colectivos de trabajadores, teniendo en cuenta las condiciones de dureza de su profesión, que motiva, por ejemplo, la obligatoriedad de pasar reconocimientos médicos periódicos al personal embarcado (reconocimientos que realiza gratuitamente el Instituto Social de la Marina).

CONCLUSIONES

El desarrollo tecnológico no ha supuesto un incremento de seguridad en los barcos; esta paradoja es sólo aparente, pues las objetivamente mejores condiciones de seguridad sirven a menudo para que los pescadores acometan situaciones más peligrosas, con lo cual el riesgo permanece constante. Los barcos más grandes resultan así ser más peligrosos, pues afrontan peores mares y realizan jornadas de trabajo más prolongadas.

No existen diferencias significativas de seguridad entre pesqueros de bajura de los diferentes países de la Unión Europea. Situaciones similares exigen respuestas similares, por lo que la normativa de seguridad debería ser tan homogénea como fuese posible; en el caso ideal, la misma para toda la Unión Europea. Al legislar, se contemplará la vida y la salud como el bien más preciado, pero sin olvidar las consecuencias económicas de los accidentes.

El número y calidad general de los medios de salvamento españoles, así como la cualificación del personal y su distribución geográfica parecen, en general, suficientes. Puede mejorarse la coordinación entre las diferentes Administraciones y la capacidad operativa de determinados medios; por ejemplo, en España sólo tienen sistema estacionario automático los helicópteros de la Armada, que disponen, además, de una autonomía de 5,6 horas, frente a las 4 de los helicópteros de rescate, pero tengamos

en cuenta que un aparato en las mejores condiciones cuesta 900 millones de pesetas.

LEGISLACIÓN

Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, 1972; B.O.E. n.º 163, de 9 de julio de 1977.

Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar 74/78, publicado en el B.O.E. n.º 144, de 1980, con gran cantidad de enmiendas posteriores.

Convenio Internacional de Ginebra de 1958 sobre búsqueda y salvamento.

Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento SAR 79, también llamado Convenio de Hamburgo.

Convenio de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Jamaica, 1982.

Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre Auxilios, Salvamentos, Remolques, Hallazgos y Extracciones Marítimos. Desarrollada reglamentariamente mediante el Decreto 984/1967 de 20 de abril.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

Ley de Ordenación y Supervisión del Seguro Privado, de 8 de noviembre de 1995.

Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

Real Decreto 1216/1997 sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Es la trasposición al derecho español de la Directiva 93/103/CE, de 23 de noviembre.

Decreto de 28 de octubre de 1971, que aprueba el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes.

Orden de 29 de julio de 1970 sobre normas de estabilidad en buques pesqueros.

Orden de 9 de octubre de 1978 sobre la Guía Sanitaria a bordo y botiquines en buques pesqueros.

Orden de 30 de julio de 1984, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sobre los indicadores que deberán llevar pintados en las amuras los buques.

Orden de 29 de marzo de 1990, del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, sobre certificados de especialidad en lucha contra incendios y supervivencia en el mar;

La seguridad en el trabajo debe ser un criterio fundamental en el diseño y construcción de los buques pesqueros.

modificada por la Orden de 31 de julio de 1992 del mismo Ministerio.

BIBLIOGRAFÍA

FAO/ILO/IMCO: *Voluntary Guidelines for the Design, Construction and Equipment of Small Fishing Vessels*. Londres, 1980. Sales number IMO-761 E.

OMI: *Código Internacional de Gestión de la Seguridad*. Londres, 1997. N.º de venta IMO-186 S.

FAO/ILO/IMCO: *Code of Safety of Fishermen and Fishing Vessels*, parts A And B. Londres. Sales numbers IMO-749E; IMO-755E.

GOBIERNO VASCO, DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA Y PESCA: *Prácticas de seguridad marítima*. Vitoria, 1989.

LAGARES FERNÁNDEZ, JOSÉ ANTONIO: *Equipos y Medios de salvamento en los Buques Pesqueros*, Fundación MAPFRE, 1990.

FONDO SOCIAL EUROPEO. FORCEM: *Estudio socioeconómico del sector pesquero*. Proyecto «Albatros», 1997.

OIT: *Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques: directrices sobre procedimientos*. Ginebra, 1990.

MONTERO LLERANDI: *Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo-pesquero*. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1986.

OMI: *Código de alarmas e indicadores*. Londres, 1993. N.º de venta IMO-869 S.

MARI SAGARRA Y GONZÁLEZ PINO: *Técnicas de prevención de seguridad para operaciones del trabajo a bordo*, 2.ª edición, Instituto Social de la Marina, 1990.

—: *Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo*, Instituto Social de la Marina, 1992.

INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING: *Guía de procedimientos a seguir en el puente*, 1977.

COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS: *La formación en seguridad y salud en la pesca*. Luxemburgo, 1993.

DEPARTMENT OF TRANSPORT. MARINE DIRECTORATE: *The Human Element in Shipping Casualties*. Londres, 1991.

IMO: «Model Courses» numbers: 1.19 Personal survival. 1.20. Basic fire fighting. 3.13. Maritime search and rescue administrator. 3.14. Maritime search and rescue mission co-ordinator.

SIGLAS

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.

FAO: Organización para la Alimentación y la Agricultura.

GPS: Sistema para establecer la situación del barco por satélite.

FORCEM: Fundación para la Formación Continua.

ILO-OIT: Organización Internacional del Trabajo.

IMO-IMCO-OMI: Organización Marítima Internacional.

ISM: Instituto Social de la Marina.

SAR: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento en el Mar.

SASEMAR: Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

TMA: Teléfono móvil.

UE: Unión Europea.

TRB: Toneladas de Registro Bruto (medida del tamaño de los barcos).

VHF: Frecuencia de radio utilizada para comunicaciones en el mar.

DIRECTORIO

Diario Oficial de las Comunidad Europeas: <http://www.uv.es/cde/legislación.html>.

Boletín Oficial del Estado: <http://www.boe.es/boe/elboe.htm>.

Organización Marítima Internacional: <http://www.imo.org/spanish/princip.htm>.

Organización Internacional del Trabajo: <http://www.ilo.org/public/spanish/index.htm>.

Dirección General de la Marina Mercante: Tel.: 91 597 90 19; fax: 91 597 91 20.

Centro Nacional de Coordinación de Salvamento: Tel.: 91 596 49 88.

Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima: Tel.: 91 596 49 00; fax: 91 596 49 09.

Secretaría General de Pesca: Tel.: 91 402 50 00; fax: 91 402 02 12.

Instituto Social de la Marina: Tel.: 91 319 80 00; fax: 91 319 90 34.

Asociación «Fomento de la Seguridad Marítima»: Avda. de Salvador Moreno, 95. 36003 Pontevedra.