

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa
Expert in Prevention of Risk at Work and
firefighting drills

“SIMULATIONS ARE A GOOD
INVESTMENT OUT ON THE HIGH SEAS”

Risk prevention is one of the concerns in the fishing sector where activities take place in a specific area, often in an aggressive, hostile environment. Appropriate training to enable people to know how to react to an emergency on board, such as in the case of a fire, is the purpose of the simulations carried out under the SEPYA project managed by, an EQUAL initiative of the EU.

PESCA INTERNACIONAL. Do Spanish fishing vessels meet the requirements in risk prevention and firefighting?

José Barbosa. The regulations, necessarily, are complied with, although the concept of compliance is, at times, somewhat subjective. In any case, I am of the opinion that the level of compliance is quite acceptable, although as with anything, there is room for improvement. The training and practical drills now being introduced, drills with mock-ups that copy as best we can hypothetical real situations leave an impression on seafarers, helping them to understand that, in this profession, nobody can be 100% safe and that all precautions are not enough. This type of initiative is designed to improve and correct errors, faults or deficiencies in emergency situations.

P.I. What role does the human factor play in accidents?

J.B. I'd say it has an extremely important role.

In 90% of accidents, the likelihood of coming out unharmed depends on the human factor. But it is important to train people in skills. The lack of preparation, tiredness, carelessness or forgetfulness can have an influence on how events unfold. Also, it is important to realize that we are out on the high seas, in a hostile world. It is not the same as being on land where nothing moves. Being on board is a place where slipping your hands into your pockets can mean a risk if the ship moves and you fall, not being able to cling onto anything in time. On the high seas, circumstances are different and it is possible, and in fact this is the case, that more accidents occur simply because the environment is different, but above all, because it is aggressive and hostile.

P.I. Thus the importance of these drills ...

J.B. Exactly. Drills make it possible to see just where the faults lie, what is needed, the most common errors made when the surprise factor comes

*Experto en Prevención de Riesgos Laborales
 y simulación de ejercicios contra incendios*



La prevención de riesgos es una de las preocupaciones del sector pesquero, que desarrolla su actividad en un ámbito específico, con frecuencia agresivo y hostil. La formación y el entrenamiento adecuado para saber reaccionar ante una emergencia a bordo, por ejemplo un incendio, es el objetivo de los simulacros que se realizan en el marco del proyecto SEPYA, gestionado por ARVI, al amparo de la iniciativa comunitaria Equal.

Escribe Concha Gómez / fotografía Jorge García

PESCA INTERNACIONAL.- ¿Los pesqueros españoles cumplen la normativa en materia de prevención y lucha contra incendios?

José Barbosa.- La normativa se cumple necesariamente, aunque el concepto de cumplimiento a veces es algo

subjetivo. En cualquier caso, mi opinión es que el cumplimiento es bastante aceptable, aunque todo es mejorable. La formación y los ejercicios prácticos que se están introduciendo, las prácticas con simulacros que producen lo mejor que podemos hipo-

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa



José Barbosa, experto en ejercicios de prevención y lucha contra incendios, supervisa un simulacro a bordo de un pesquero realizado recientemente en el Puerto de Vigo.

téticas situaciones reales inciden en la concienciación de la gente del mar, les ayuda a comprender que en esta profesión nunca se está seguro al cien por ciento y que todas las precauciones son pocas. Este tipo de iniciativas pretenden mejorar y corregir los errores, defectos o carencias en situaciones de emergencia.

P.I.- ¿Qué papel juega el factor humano en los accidentes?

J.B.- Yo diría que un tanto por ciento elevadísimo. El 90 por ciento de los accidentes, de la posibilidad de salir airoso de un siniestro depende del factor humano. Por eso es importante entrenar habilidades. La falta de preparación, el cansancio, la dejadez o la desidia pueden influir en el desarrollo de los acontecimientos. Además hay que pensar que nos encontramos en alta mar, en un medio hostil. No es lo mismo estar en tierra, donde nada se mueve, que estar a bordo de un barco donde meter las manos en los bolsillos puede ser un riesgo si el barco se mueve y te caes porque no has podido sujetarte a tiempo. En altamar las circunstancias son distintas y es posible, y de hecho así es, que haya más accidentes en función, sencillamente, de que el medio es distinto y sobre todo más agresivo y hostil.

J.B.- De ahí la importancia de estos simulacros...

J.B.- Efectivamente, los simulacros permiten observar cuales son los defectos, las carencias, los problemas los errores más comunes que se cometen cuando entra en juego el factor sorpresa. Al simular lo mejor posible unas condiciones reales, se comprueban las carencias y se pueden corregir errores.

P.I.- ¿Los empresarios han sabido adaptarse a la normativa?

J.B.- No sólo se han adaptado sino que hay casos en los que han avanzado más que la normativa en un excelente ejercicio de responsabilidad social al realizar este tipo de simulacros en puerto, algo a lo que no están obligados por ley. Se observa ahora una inquietud por parte de los armadores que desean realizar este tipo de simulacros con sus tripulaciones, pero sin caer en la rutina porque entonces no se saca ninguna conclusión respecto a ellos. Hemos llegado a la conclusión de que si hay alguien de fuera que viene a ver como se hace el simulacro o a organizarles un a situación de emergencia, se sacan conclusiones y se corrigen los defectos que se encuentran, es positivo. Este tipo de experiencias sirven para que, después, los simulacros que se puedan hacer en alta mar se afronten con otra visión. Al realizar nuevamente los ejercicios en alta mar pensarán "yo lo hacía antes así y me han dicho que así no está bien y ahora efectivamente me doy cuenta de que

into play. Simulating real conditions as best as possible brings to light the deficiencies and allows us to correct the errors.

P.I. Have the entrepreneurs known how to adapt to the regulations?

J.B. Not only have they adapted, but there are cases where they have moved ahead of the regulations in an excellent exercise in social responsibility by carrying out this type of drill in port, something that they are not obliged to do by law. We now see the concern of shipowners wanting to carry out this type of simulation with their crews, but without falling into routine, because it is then when no conclusion can be drawn. We have reached the conclusion that if anybody comes from outside to see how the drills are run or to organize them in an emergency situation, by drawing their own conclusions and correcting any faults found, this will be positive. This type of experience is useful later, in the drills carried out on the high seas, to dealing with situations with a different view on things. When they come to carrying out the drills again on the high seas, they will think, "I used to do this in such a way and they've told me that that's right. But now, I realize that there was such and such an error or fault, and I am now correcting it". I think that that is important.

P.I. The maritime fishing sector's Operational Guide says that all crewmembers should take part in at least one abandon-ship exercise and in a firefighting exercise, every month. Do

people abide by this?

J.B. Quite sincerely, I can't say because you have to be on board the ship to see if they are complying or not. They should be complying, but in any case, compliance is highly subjective. You can comply by carrying out an hour long drill, but you can also comply with a five minute drill. What I mean by this is that the extent to which the regulations are complied with depends more on the situation in which the ship is than on the crew.

P.I. What are the safety measures in place on board ship?

J.B. A distinction must be made between active and passive measures. Passive measures are those included in the ship's construction. For instance, bulkheads can be of different kinds, depending on what is intended to be protected. Other passive measures are sensors, permanent firefighting systems and different types of foam. Active safety measures are those involving the crew and their capacity to handle on board systems to put out fire, such as fire extinguishers.

P.I. What recommendations can you give shipowners to improve safety on board?

J.B. I think that the road taken is really interesting, the important thing being that steps have already been taken. Although the shipowners already knew this road, this type of tool helps to overcome the problems and make people aware of the problem. If anyone says that what he or she has is good but there is something else available that is better,

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa

you are on the road to improving, and that is just what is happening. The shipowners are aware of this and are already down this road. Drills are a good investment on the high seas. We are not talking about complying with the law, but about something else, about a sector concerned for its safety. The companies that are members of Vigo's Shipowners' Cooperative are gradually becoming aware of this problem and have even set up a joint service. This is symptomatic of the responsibility that they fell. P.I. What should be the role of the administrations as far as prevention is concerned? Do you think that they have total involvement?

J.B. Personally speaking, I think they need to be more thorough in the inspections. They should convey to the shipowners and crews that the safety measures are necessary and that it is essential to ensure that they are in perfect physical and psychological conditions to be able to solve emergencies on board. In my opinion, the control applied by the administration by inspecting should not only be coercive, but also have a teaching role. It is not a matter of "ripping off" the shipowner or the crew, but rather to make them aware that they have to do something because when they put to sea, it will be their problem and not the administration's.

“Cumplir la normativa es un concepto bastante subjetivo y no depende siempre de la tripulación”

tenía este error, ese defecto y lo estoy corrigiendo”. Creo que esto es importante.

P.I.- La Guía de Actuación Inspectoral del sector marítimo pesquero dice que cada tripulante debe participar al menos en un ejercicio de abandono de buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. ¿Se cumple?

J.B.- Debe de cumplirse, se está cumpliendo pero yo pienso que el cumplimiento es algo muy subjetivo. Se puede cumplir haciendo un simulacro que dure una hora pero también se puede cumplir con un simulacro que dure cinco minutos. Quiero decir con esto, que el grado de cumplimiento de las normas depende más de la situación en que se encuentre el barco que de la tripulación.

P.I.- ¿Cuáles son las medidas de se-

guridad que se adoptan en un barco?

J.B.- Hay que distinguir entre medidas activas y pasivas. Las segundas son las que forman parte de la construcción del barco. Por ejemplo, los mamparos pueden ser de distintas clases en función de lo que se quiera proteger. Otras medidas pasivas son los detectores, los sistemas fijos de contra incendios y las espumas. Hay distintos tipos de elementos fijos.

Las medidas de seguridad activa son las que están constituidas por la tripulación y por su capacidad de manejo de los elementos que incorpora el buque para extinguir un fuego, como por ejemplo, los extintores.

P.I.- ¿Qué recomendaciones hace a los armadores para mejorar la seguridad a bordo?

J.B.- Yo creo que el camino que se

Eficaces en todo el Mundo

EURORED VIGO
representa eficacia
contrastada en todo
el mundo.

En la
comercialización de
redes tipo pelágicas,
semipelágicas,
fondo, targon, etc.
Montadas con hilos
de polietileno,
redline y nylon.

Materiales de gran
calidad y alta
resistencia como
puertas de arrastre,
cables de pesca...

Ferretería naval
(forjado e inox)
hilos, cuerdas y
pertrechos en
general.



EURORED

VIGO S L

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa

ha trazado es realmente interesante y sobre todo lo importante es que se ha comenzado. Aunque los armadores conocían el camino este tipo de herramientas les ayuda a mejorar los problemas o la conciencia que tenían respecto a este problema. Si alguien te dice que lo que tienes es bueno pero hay esto otro que es mejor o que supera lo que tu tienes, estás mejorando y eso es lo que se está logrando. Los armadores son conscientes de ello y van por ese camino. Los simulacros son una buena inversión en alta mar. No estamos hablando sólo de cumplimiento de la ley, sino de algo más, de un sector que se preocupa por su seguridad. Las empresas adscritas a la Cooperativa de Armadores de Vigo se están concienciando poco a poco con este problema e incluso han creado un servicio mancomunado. Esto es síntoma de responsabilidad.

P.I.- ¿Cuál debe ser el papel de las Administraciones en temas de prevención? ¿Cree que su implicación es total?

J.B.- Personalmente, creo que deben ser más rigurosos en las inspecciones. Deben transmitir a los armadores y a las tripulaciones que las medidas de seguridad son necesarias y que es preciso comprobar que están en perfectas condiciones físicas y psíquicas para solucionar emergencias a bordo. Opino que el control que ejerce la Administración mediante la inspección no debe ser sólo coercitivo sino más bien didáctico. No se trata de "dar un palo al armador" ni a los tripulantes sino de concienciarles de que es algo que tienen que hacer porque cuando salgan al mar el problema será suyo no de la Administración.

P.I.- ¿En qué consisten estos simulacros de incendio?

J.B.- Los ejercicios pretenden familiarizar a la tripulación con el barco en el que van a convivir durante meses y entrenarles para que aprendan a reaccionar bien ante una emergencia. Se trata de adiestrarlos en la participación organizativa. Los ejercicios consisten en simular humo en distintas dependencias del buque, e incluso en varias zonas a un tiempo para comprobar la capacidad de reacción de los marineros. Los tripulantes deben



La tripulación del arrastrero "Fakir" perteneciente a la empresa Freiremar se familiariza con los botes salvavidas durante un simulacro a bordo antes de partir al caladero de NAFO.

organizarse según especifica el cuadro orgánico y comenzar a actuar con los extintores, la manguera y todos los medios disponibles en el buque.

P.I.- ¿Cuáles son las zonas más vulnerables de un barco en caso de incendio?

J.B.- En el momento en que hay un fuego a bordo todas las zonas son vulnerables, pero al igual que en una casa, la cocina es la zona de mayor riesgo porque es donde está el butano, en un buque la zona potencialmente más peligrosa es la máquina, porque es donde se sitúan los focos de calor aunque la realidad es que hay cables por todo el barco y por lo tanto se puede producir un cortocircuito en cualquier zona del buque. La zona de máquinas es el sitio donde estadísticamente se producen más cantidad de incendios.

P.I.- ¿Cuáles son los riesgos más comunes para el personal de a bordo en caso de incendio?

J.B.- En un pesquero los riesgos más comunes se dan en las faenas propias de la pesca, como por ejemplo durante el izado del aparejo. Posiblemente, la mayor parte de los casos de incendio se dan en los parques de pesca porque es donde tienen toda la maquinaria y en donde la gente está trabajando muchas veces muy cansada. Y claro, si

P.I. What do the firefighting drills involve?

J.B. These drills are aimed at making the crew familiar with the ship where they have to live together for a few months and to train them so that they learn how to react well in an emergency. It is a matter of training them in organizational participation. The drills involve simulating smoke to check on the fishermen's capacity to react. The crewmembers should get themselves organized, as specified in the organic chart, and start to act with the fire extinguishers, the hose and all the means available on board ship.

P.I. What are the most vulnerable areas on board in the event of a fire?

J.B. When there is a fire on board, all zones are vulnerable, but as at home, the galley is the area with the highest risk because it is here where the butane gas is. A machine is potentially

the most dangerous area because that is where heat sources are found, although in reality, there are wires running all over the ship, and so, a short-circuit could occur in any area on the ship. According to the statistics, it is the engine room where the most fires occur.

P.I. What are the most common risks for personnel on board in the event of a fire?

J.B. On a fishing vessel, the most common risks occur during fishing operations, such as when the fishing gear is being hauled up. The majority of cases of firefighting are possibly wherever there is any machinery and wherever people are working, often very tired at that. And of course, on top of all that, if the ship is operating in bad weather conditions, the situation is worse and the danger is greater.

P.I. When a fire occurs on board, what measures

José Barbosa Correa

José Barbosa Correa

must be taken?

J.B. All the measures are specified in the protocol. The first is to sound the alarm by word of mouth and, from that moment onward, the skipper or chief engineer gave orders for ventilation and start up the firefighting pumps. The personnel intervenes in all the tasks, depending on how the organic chart is organized or on whatever the organization has proposed; in other words, this is a part of the very structure of the crew, to enable it to act at any given moment.

P.I. And it is not possible to control the fire on board?

J.B. If a fire cannot be controlled, then they have to abandon ship. That is very hard and, I insist

if there is bad weather, even worse. The ship is fitted out with a series of elements such as life rafts or lifeboats, but logically, the situation is extremely harsh when out on the high seas in a boat.

P.I. And when an explosion occurs on board?

P.I. If an explosion occurs, there is going to be damage, there may be some injured and, normally, this leads to a fire. You have to act depending on the fire and also in terms of the injured and the means available. The first thing to do is to leave the injured in as safe a place as possible on the ship, and to call for help over the radio, wait for help from another ship and to go on land.

“Ante un incendio a bordo, lo primero es dar la voz de alarma y parar la ventilación del barco”

se da la circunstancia de que encima el barco se está moviendo mucho por mal tiempo la situación se agrava y el peligro es mayor.

P.I.- Cuando surge un incendio a bordo, ¿qué medidas hay que tomar?

J.B.- Todas las medidas están especificadas en el protocolo. Lo primero es dar la voz de alarma y a partir de ese momento el capitán o el jefe de máquinas ordenan parar la ventilación y se comienzan a poner las bombas contra incendios. El personal interviene en todas las tareas en función de cómo esté organizado el cuadro orgánico o el que hayan propuesto como organización; o sea, que forma parte de la estructura propia de la tripulación para actuar en un momento dado.

P.I.- ¿Y si no se puede controlar el incendio?

J.B.- Si no se puede controlar un incendio hay que abandonar el barco. Eso es muy duro e insisto, si hay mal tiempo más.

El barco está preparado con una serie de elementos como las balsas o los botes salvavidas pero lógicamente estar en alta mar en un bote es una situación muy dura.

P.I.- ¿En caso de explosión a bordo?

J.B.- Si se produce una explosión hay unos daños, puede haber heridos y lo normal es que se produzca un incendio. Hay que actuar en función del incendio y también en función de los heridos y de los medios de que se disponga. Lo primero es conducir a los heridos al sitio más seguro posible dentro del barco y pedir ayuda a través de la radio, esperar a recibir ayuda de otro barco e ir a tierra. ⚓

The advertisement for Suflenorsa features a large cargo ship, the 'SUFLENORSA', sailing on the ocean. The ship is heavily loaded with colorful shipping containers from various companies like 'Drolea', 'PESCANOVA', 'ART', and 'SXA'. Above the ship, a blue and red commercial airplane is shown in flight. The Suflenorsa logo, a stylized compass rose, is prominently displayed in the upper right. At the bottom of the image, there are smaller images of a forklift with a container, a yellow train engine, and a white truck. The text 'Suflenorsa' is written in a large, stylized font across the middle of the image.

Transportes Marítimos * Agentes de Aduana * Transitarios
Suministros de Combustible * Consignatarios de Buques