Seguridad a bordo, un desafío permanente

En los últimos cinco años se han reducido significativamente los accidentes mortales laborales en la flota de altura y gran altura, lo que se atribuye al esfuerzo constante y conjunto de las Administraciones y del sector privado en ese sentido.

Escribe Marcial García

La seguridad a bordo en la flota de unos 300 barcos de altura y gran altura de las organizaciones asociadas a la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo evoluciona positivamente, una circunstancia que los expertos de ARVI, **Pablo Lage** y **Jaime Comesaña**, atribuyen a un conjunto de factores. Entre ellos señalan que los recursos técnicos para prevenir y enfrentar riesgos se tornan cada vez más eficaces, de la misma manera que los criterios y prescripciones elaborados por las distintas Administraciones para reducir los índices de siniestralidad del trabajo marítimo, son asumidas con disciplina por las empresas. Por otra parte se realiza un constante esfuerzo corporativo dirigido a la formación de las tripulaciones en prevención de riesgos.

Finalmente, para la moderna construcción naval, la seguridad de los barcos no sólo es una exigencia normativa, sino que constituye un factor para competir y un valor corporativo.

"La seguridad en la pesca es específica; la mayor parte del tiempo se trabaja con el barco en movimiento y, a veces, con mal tiempo", explica **Comesaña**. Esas y otras condiciones del trabajo a bordo, como las travesías cada vez más prolongadas, plantean la necesidad de protocolos de conducta y equipamientos distintos y más exigentes que para otras actividades industriales. Tanto para las Administraciones como para el sector privado la prevención de riegos y, consecuentemente, la reducción de los índices de siniestralidad a bordo son preocupaciones centrales.

Por su parte, **Lage** advierte que los barcos deben superar exhaustivos controles antes de obtener la necesaria autorización administrativa para salir a faenar a la mar. Uno de los servicios de ARVI a sus asociados es, precisamente, asesorar a las empresas en todo lo relativo a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y también en lo que respecta a la documentación exigible en estas mismas materias, que certifique que los barcos están dotados de todos los elementos de seguridad necesarios, debidamente controlados, actualizados y revisados.

Para los técnicos de ARVI, los fallecimientos a bordo que se han producido en los últimos cinco años en la flota de altura y gran altura son principalmente atribuibles a problemas de salud de los tripulantes. Son escasas las muertes debidas a accidentes ocurridos durante el trabajo en este sector de flota. No obstante, la calificación de los accidentes, como se sabe, es una competencia exclusiva de las autoridades laborales y sanitarias.

También hay que señalar que cuando se habla de accidentes laborales, se suele asociar con traumatismos por golpes, caídas, cortes y otras circunstancias similares. En el mar no siempre es así, pues al producirse un accidente en el centro de trabajo,



Las técnicas para combatir incendios a bordo han evolucionado de la misma manera que lo ha hecho la formación.

Todo buque pesquero español pasa, como mínimo, una inspección general al año

EN

SAFETY ON BOARD, AN ONGOING CHALLENGE

Safety on board in a fleet with some 300 high and deep seas ships in the associate organizations of the Shipowners' Cooperative headquartered in the Port of Vigo, is developing positively. Experts at ARVI put this down to the fact that the technical resources used to prevent and deal with risks are more and more efficient. Few deaths occur in this sector of the fleet due to accidents at work.

Companies adopt the criterion and prescriptions drawn up by the various administrations designed to reduce accidents on board. This is backed by a constant corporate effort in training crew in risk prevention, with European Union and state funding. Lastly, safety for modern shipbuilding is not only a requirement but is also a factor when it comes to competing and giving corporate value.

Although fishing crews change very fast, making the post of safety officer all the more complex, there is a long list of training courses, vital for going on board. In this aspect, ARVI provides a long list of free courses for personnel in its associate organizations. In this subsector of the fishing industry, Galician shipowners have a positive tradition in keeping very high safety levels. In fact, they take safety as an investment rather than a cost with the substantial economic consignments involved in building safe, comfortable ships and an efficient media for workers.

The growing consciousness in the administrations as to the need to develop safety standards at sea runs alongside making sophisticated technological resources available to deal with risk situations both for crew and for navigation. By way of an example, there is a standardized first aid model for ships, with pharmaceutical specialities and sanitary material, allowing doctors in the Spanish Administration on land to provide orientation with advanced communications on had – at the Medical Radio Centre in Madrid – on the steps to take and the medicine to administer when an accident occurs on board or in the event of a medical emergency.

The fact that accidents at work are few out of the approximately 5,000 crewmembers working on the 300 high and deep seas fleet among the ARVI members, is also due to the intense research and innovation work underway on safety at sea, both in terms of technical resources and in standards and codes of action. The Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), on the other hand, is a globalized system attending to emergencies at sea, no matter how remote they occur. Ships access the system via satellite communication.

Safety on board, and as understood by the administrations, the private sector and crewmembers, entails an ongoing challenge for the extractive fishing sector.

Los armadores consideran que el gasto en seguridad es una inversión y no un coste

ARVI dispone de una oferta de cursos gratuitos destinados a las tripulaciones

siempre es considerado como laboral. De tal manera, problemas originados por úlceras, cardiopatías, problemas hepáticos y circulatorios, entre otros, al producirse a bordo son considerados accidentes laborales.

El creciente celo que ponen las Administraciones en el desarrollo de las normas de seguridad a bordo, es paralelo a la puesta a disposición de sofisticados recursos tecnológicos destinados a hacer frente a situaciones de riesgo, tanto personal como de navegación. **Comesaña** menciona en este sentido que existe un modelo unificado de botiquín para barcos con especialidades farmacéuticas y material sanitario, que permite a los médicos de la Administración española orientar, desde tierra y con avanzados medios de comunicación –el Centro Radio-Médico de Madrid–, sobre los pasos que hay que dar y las medicinas a administrar cuando se produce un accidente a bordo o una emergencia médica.

Según el tipo de barco de que se trate, la normativa legal respecto a medios de comunicación exige la duplicación de equipos. La Administración española, por otra parte, dispone de un moderno barco hospital, el "Esperanza del Mar", que presta vitales servicios a la flota. También la Administración Autonómica gallega dispone de este tipo de buques para cubrir las necesidades de campañas de pesca concretas.

I+D en seguridad

El hecho de que los índices de siniestralidad laboral estén considerados bajos entre los aproximadamente 5.000 tripulantes que trabajan en los 300 barcos de la flota de altura y gran altura de las organizaciones integradas en ARVI, se debe también al intenso trabajo de investigación e innovación en materia de seguridad a bordo, tanto en recursos técnicos como en normativas y códigos de actuación. Los técnicos consultados coinciden en señalar, por ejemplo, que los chalecos de trabajo y los trajes de supervivencia están dotados de balizas de localización, lo que constituye un importante avance en seguridad. El Sistema Mundial de Socorro, por otra parte, es un medio globalizado para atender emergencias marítimas por remoto que sea el lugar donde se producen y al que se accede desde los barcos por comunicación satelital.

En este subsector de la pesca, valoran **Comesaña** y **Lage**, que existe una positiva tradición empresarial entre los armadores acerca de mantener en niveles muy altos la seguridad a bordo. De hecho se consideran una inversión y no un coste las altas partidas económicas destinadas a construir barcos seguros y confortables y a la dotación de medios eficaces de seguridad para los trabajadores. Los sistemas contra incendios, uno de los riesgos más graves que se pueden producir en un barco, también han evolucionado, de la misma manera que lo ha hecho la formación de las tripulaciones para hacer frente a ese tipo de emergencias.

Aunque el ritmo de rotación del personal que forma las tripulaciones de los pesqueros es muy alto, lo que torna compleja la adopción de figuras como la de delegado de seguridad, existe un amplio listado de cursos de capacitación, imprescindibles para estar en condiciones de embarcar. En este aspecto ARVI tiene disponible una extensa oferta de cursos gratuitos de formación para el personal de sus organizaciones asociadas. La seguridad a bordo, y así lo comparten las Administraciones, sector privado y tripulaciones, es un reto permanente de la actividad extractiva pesquera.

