Fishing vessels. Fishing methods and equipment. Deck gear. Salvage. Safety at sea and risk prevention. Expo-Rápita Show

Buques de pesca. Artes y equipos de pesca; equipos de cubierta
Salvamento. Seguridad a bordo y prevención de riesgos
Feria Expo-Rápita (28 de abril - 1 de mayo)

Seguridad en el mar: nuevas normas

El sector pesquero, como el marítimo en general, está a la espera de que a finales de año o a principios del 2006, se publique el Reglamento de Radiocomunicaciones en el B.O.E. que completará el Real Decreto 1422/2002 y lo adecuará a las directivas europeas en materia de seguridad a bordo de buques pesqueros de una eslora igual o superior a 24 metros



Escribe Xabier Cereixo

En 1999 otro Real Decreto había abierto el camino a esta homologación entre la legislación europea y española con la incorporación de dos Directivas comunitaria la 97/70 y la 99/19. Estas directivas habían sido ya modificadas levemente en un anexo en el ámbito europeo por otra posterior del año 2002.
Desde la Administración española, concretamente desde la Dirección General de Marina Mercante, no se ha querido decir, por el momento, en qué fecha podría publicarse el nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones, pero se está poniendo empeño en que no se llegue al próximo año. En cualquier caso, los interesados, armadoras, empresas fabricantes y suministradoras, sindicatos, gestores y demás, están al corriente de la parte mollar del Reglamento al haberse realizado en un amplio proceso de consultas, en un intento de que la norma nazca con el mayor apoyo posible. Esto es así hasta el punto de que desde la Administración se considera la norma como nacida del consenso.
El punto principal del nuevo Reglamen-

SAFETY AT SEA: NEW REGULATIONS

The fishing sector, as with the maritime sector in general, is pending publication, at the end of this year or the start of 2006, of the Regulation on Radiocommunications in the Spanish Official State Gazette, to complete Royal Decree 1422/2002, and will adapt it to the European directives on safety on board fishing vessels with a length equal to or over 24 metres. In 1999, another Royal Decree opened the way to this ratification between the European and Spanish legislation with the incorporation of two community Directives, the 97/70 and the 99/19. These directives had already been slightly amended in an annex at European level by another subsequent to the year 2002. From the Spanish Administration, namely from the Directorate General of the Merchant Marine, for the time being, they are reluctant to set a publication date for the new Regulation on Radiocommunications, although efforts are being made to ensure that it will be before next year. In any case, the interested parties, shipowners, manufacturing and supplier companies, trade unions, managers and others of the meaty part of the Regulation as consultation has been conducted in an attempt to set a regulation with as much backing as possible. This is the case to such a point that the administration considers that the regulation is based on a consensus of opinion. The main point of the new Regulation is that the requirements of Royal Decree 1422/2002 are to applied to the entire fleet, i.e., all deck crewmembers shall wear an EN 396 certified inflatable lifejacket with a personal radio beacon certified

Habrá un nuevo Reglamento de Radiocomunicaciones para fin de año

to es la aplicación a la totalidad de la flota de las exigencias del Real Decreto 1422/2002, es decir, que todos los tripulantes de cubierta lleven un chaleco inflable homologado EN396 equipado con radiobaliza personal homologada por la Dirección General de la Marina Mercante, así como la equipación del buque con un receptor de 121,5 MHz monofrecuencia, que será sólo de alarma en pesca costera y litoral y goniómetro en altura y gran altura.

Plazos y ayudas en Galicia

Se conocen también los plazos para la aplicación del nuevo Reglamento. En los pesqueros de 24 metros de eslora (o más) de nueva construcción la nueva indicación es ya obligatoria. Los pesqueros de 24 metros (o más) ya en funcionamiento dispondrán de tres meses a partir de la publicación en el B.O.E. para adaptarse a la norma. El mismo plazo tendrán los pesqueros de menos de 24 metros dedicados a la pesca de altura y gran altura.

Resulta de especial importancia señalar que, en el caso gallego, la aplicación del Reglamento de Radiocomunicaciones puede ser financiada muy ventajosamente (hasta el coste cero) por medio de las ayudas PECOSA (Pesca Costera Artesanal) de la Xunta de Galicia. Sobre estas ayudas, que se conceden en tres convocatorias (las próximas serán el 31 de mayo y el 31 de octubre, en 2005, y el 28 de febrero y el 31 de mayo, 2006), los interesados encontrarán información y ayuda para la gestión en las diversas organizaciones pesqueras, cooperativas o cofradías, pero no está de más señalar aquí que este tipo de ayudas se encuentran a punto de extinguirse, por lo que quienes estén en disposición de poder utilizarlas no deberían dejar pasar el tiempo imprudentemente.

Novedades

¿Qué aportará el nuevo Reglamento a la seguridad? ¿Cuál será su influencia real? ¿Qué dificultades logísticas se presentarán a la hora de poner en marcha la nueva normativa?

José María Calvar Antón, especialista



by the Directorate General of the Merchant Marine and the ship will be fitted with a 121.5 Mhz single frequency receiver, to be used as an alarm in coastal and inshore fishing and as a goniometer in high and deep sea fishing.

Time limits and funding in Galicia



Costa Rica 800 011 0072
Barbados 1 800 525 4327
Brasil 000 811 947 5518
Trinidad 001 800 525 4327
España 900 931 156
Chile 000 202 555
Canadá 888 737 4327
Sudáfrica 0 800 990 497
Méjico 95 800 525 4327

HI-LINER FISHING GEAR, INC
(954) 783-1320
(954) 941-9323 FAX
Website: www.hiliner.com / e-mail: hiliner@hiliner.com



The time limits for applying the new Regulation are also common knowledge. In newbuild fishing vessels over 24 metres length (or more), the new indications are already compulsory. Fishing vessels of 24 metres length (or more) already in service, will have three months as from the publication date in the B.O.E. to comply with the standard. The same time limit is applicable to fishing vessels under 24 metres involved in high and deep sea fishing.

Of particular importance for Galicia is the application of the Regulation on Radiocommunications, which can be financed very advantageously (to zero cost) through PECOSA funding (Artisenal Coastal Fishing) available from the Regional Government of Galicia. Interested parties will find information and assistance for managing diverse fishing organizations, cooperatives or associations, three calls are scheduled (the next will be on 31st May and on 31st October, 2005, and on 28th February and 31st May, 2006). It must be noted, however, that this type of funding is about to end so that those in a position to use them should be aware that time is pressing.

News

What will the new Regulation's contribution to safety be? What will be its real influence? What logistic difficulties will it present when it comes to applying the new regulation? José María en el tema de la empresa **Aeromarine**, una de las únicas tres que en España habrán de encargarse de suministrar los equipos que exigirá la nueva normativa cree que "*se introducen una serie de aspectos que son absolutamente novedosas*". "*En primer lugar, se reconoce que el marinero, además de estar a bordo de un barco está haciendo un trabajo*", reflexiona. Así "*separa, entonces, en relación a los equipos de seguridad, lo que está relacionado con el trabajo que desempeña y lo que está relacionado con el hecho de ser un pasajero de un buque que se mueve en el mar*". **Calvar** señala la importancia de que los modernos equipos "*permiten trabajar de una manera cómoda, con total libertad de movimientos*", lo que facilitará la implicación de los trabajadores en la aplicación de la norma. El chaleco constará también de una radiobaliza personal que, emitiendo en la frecuencia internacional de salvamento, permitiría la localización de cualquier hombre caído al agua, sea cual sea la naturaleza de la caída. El equipo provoca que el accidentado salga inmediatamente a la superficie y le mantenga a flote mientras se organiza la operación de salvamento.

En opinión de **José María Calvar** la Marina Mercante "*ha hecho un buen trabajo al consensuar con todos los interlocutores posibles el desarrollo del reglamento del Decreto Ley*". **Juan Antonio Alonso Bernal**, director de Proyectos de la Dirección General de Marina Mercante concluye, en la misma dirección, que "*podríamos seguir recibiendo aportaciones para el nuevo Reglamento eternamente, pero creemos que lo fundamental se ha recogido y que nadie podrá decir que no se ha hecho el esfuerzo de oír a todos cuantos tenían algo que decir en esta materia*".

En cuanto a las aportaciones concretas de la nueva reglamentación a la seguridad, el directivo de Aeromarine utiliza como ilustración el desgraciado accidente del "**Sempre Casina**" recientemente ocurrido:

(pasa a pág. 29...)

CHALECOS SALVAVIDAS AUTOINFLABLES



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS:
-INCLUYE LUZ ENCENDIDO AUTOMÁTICO SOLAS
-DOBLE CÁMARA DE SEGURIDAD
-DOS TUBOS INFLADO ORAL + VALVULA DE SOBREPRESIÓN
-DOS MECANISMOS AUTOMÁTICOS
-ARNÉS DE SEGURIDAD (HEBILLAS Y ENGANCHE DE ACERO INOX.)
-FUNDA POLIURETANO (ANTI GRASA, FÁCIL DE LAVAR).

USO:
-PESCA PROFESIONAL,TRABAJOS EN PUERTOS, BUQUES DE RESCATE, PLATAFORMAS PETROLÍFERAS, GUARDACOSTAS, BUQUES DE PASAJE, BOMBEROS

NAVEGACIÓN:
-NAVEGACIÓN ILIMITADA

OPCIONES:
-RADIOBALIZA ACR MINI B 300 ILS, FRECUENCIA 121,5 MHz (INSTALADA EN CHALECO)
-FUNDA ANTIFUEGO (CONSULTAR NORMATIVAS)
-PERNALES DE SEGURIDAD



TEMPEST SOLAS 150 N (EN 396)
-REGULATIONS & STANDARS In accordance with Council Directive 96/98, as amended by Commission Directive 2002/75/EC

P.V.P. 145,24€ + IVA
REF. 01849
CON MECANISMO UML(PASTILLA)

P.V.P. 169,73€ + IVA
REF. 01847
CON MECANISMO HAMMAR (HIDROSTÁTICO)

BUREAU VERITAS

PROMOCIÓN VÁLIDA HASTA 31 DE JULIO

CAPPYMAR®

ARTÍCULOS NÁUTICOS CAPPYMAR, S.L.
Tels. (34) 93 830 12 55 - (34) 93 830 12 68 - Fax (34) 93 820 85 93
E-mail: info@cappymar.com - http://www.cappymar.com

Legislación básica sobre la prevención de riesgos laborales, en reparaciones de buques en instalaciones portuarias

- Ley 27/1992 de 24 de noviembre. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:
  - Determina y clasifica los conceptos "puerto" e "instalación marítima"
  - Regula la planificación, gestión, organización y demás de puertos y servicios.
  - Establece competencias y objetivos de las Autoridades Portuarias.
- Ley 48/2003 de 27 noviembre. Régimen económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.
  - Tasas.
  - Servicios básicos.
  - Control de cumplimiento de la normativa de seguridad y emergencia.
- Ley 31/1995 de 8 de noviembre. Ley de prevenciones de Riesgos Laborales.
  - Establece obligaciones en materia de Prevención de Riesgos y Salud Laboral referidas a las empresas, trabajadores y Administración.
  - Régimen de infracciones y sanciones.
- Real Decreto 39/1997 de 17 de enero. Reglamento de Servicios de Prevención de Riesgos Laborales
  - Obligación de integración de actividad preventiva en la actividad de la empresa.
  - Planificación y organización de recursos.
- Real Decreto 773/1997 de 30 de Mayo. Disposiciones mínimas de Seguridad y Salud relativas a la Utilización de Equipos de Protección.
- Real Decreto 1.216/ 1.997 de 18 de Julio. Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud en el Trabajo a bordo de los buques de pesca.
  - Establece normas para la actividad inspectora en buques: control de certificados (navegabilidad, estabilidad y otros, así como tripulaciones mínimas de seguridad)
  - Inspección de condiciones suficientes de seguridad del buque, la vida humana en el mar, contaminación, etc.
- Real Decreto 681/2.003 de 12 Junio. Protección de la Salud y la seguridad de los trabajadores expuestos a riesgos de atmósferas explosivas (B.O.E. 18 julio, 2003)
- Real Decreto 171/2004 de 30 de Enero. Desarrollo de la Ley de Prevención en materia de coordinación de actividades empresariales (B.O.E. 18 de Julio, 2003)
- Convenio de la OIT, nº 163. Bienestar de la gente del mar y en el puerto. (B.O.E, 13 de diciembre, 1989)

EN

BASIC LEGISLATION ON RISK PREVENTION AT WORK, IN SLIP REPAIR IN PORT FACILITIES

• Law 27/1992, 24th November. Law on State and Merchant Marine Ports:
- Determines and classifies the concepts of "port" and "maritime facilities"
-Regulates planning, management, organization and others for ports and servicies.
-Establishes the competencies and objectives of the Port Authorities.

• Law 48/2003, 27th November. Economic system and Services for Ports of General Interest.
-Taxes.
-Basic services.
-Control of compliance with the safety and emergency regulations.

• Law 31/1995, 8th November. Law on the Prevention of Risk at Work.
-Establishes obligations on Risk Prevention and Health at Work, referring to companies, workers and Administration.
-Infringements and fines.

• Royal Decree 39/1997, 17th January. Regulation of Prevention of Risks at Work Services.
-Obligation to integrate preventive activity in the activity of the company.
-Planning and organizing resources.

• Royal Decree 773/1997, 30th May. Minimum provisions on Safety and Health regarding the Use of Protective Clothing.

• Royal Decree 1.216/ 1997, 18th July. Minimum provisions on Safety and Health at Work on board Fishing Vessels.
-Establishes regulations for inspecting on board vessels: control of certificates (navigability, stability and others, and minimum safety requirements for crew))
-Inspection of sufficient safety conditions at sea, human life at sea, contamination, etc.

• Royal Decree 681/2003, 12th June. Protection of Health and safety of workers exposed to risks in explosive environments (B.O.E.-Spanish Official State Gazette, 18th July, 2003)

• Royal Decree 171/2004, 30th January. Development of the Law on Prevention in coordinating entrepreneurial activities (B.O.E.- Spanish Official State Gazette, 18th July, 2003)

• IWO Convention, no.163. Welfare of people at sea and in port. (B.O.E-Spanish Official State Gazette, 13th December, 1989)



Calvar Antón, specialist on the issue in the company Aeromarine, one of the only three in Spain responsible for supplying the equipment required by the regulation, considers that "a series of completely new aspects have been introduced. Firstly, it is acknowledged that the fisherman, apart from being on board a ship, is actually doing a job". So, "in terms of safety equipment, the regulation separates what is related to work and what is related to the fact of being a passenger moving on the sea". Calvar notes the importance of the modern equipment that "help to make working on board comfortable, with complete freedom of movement", which facilitates the workers' involvement in complying with the regulation. The lifejacket will also incorporate a personal radio beacon, which broadcasting on the international salvage frequency, will make it possible to locate a man overboard, whatever the nature of the fall. This gear makes the victim immediately float to the surface and keeps him/her afloat while the salvage operation gets underway.
In the opinion of José María Calvar, the Merchant Marine "has done a good job in coming to a consensus of opinion with all the interlocutors on developing the Decree Law regulation". Juan Antonio Alonso Bernal, director of Projects at the Directorate General of the Merchant Marine concludes, in the same vein,



that "we could carry on getting input for the new regulation till kingdom come, but we believe that the essential issues have been taken in and that nobody can say that no efforts have been made to sound out all that had to be heard on it".
As far as specific contributions to the new safety regulation

(…viene de pág. 27)

"*Este barco estaba dotado de una radiobaliza que no era de última generación, por lo que no iba conectada al GPS. De modo que cuando la radiobaliza cayó al agua comenzó a funcionar correctamente e inmediatamente fue detectada por el satélite que pasaba en ese momento sobre la zona. Recibió la señal y eso permitió saber que se había producido un hundimiento pero no se pudo fijar la posición del mismo, para lo que se necesitaría el paso de un segundo satélite. Con los dos satélites ya se puede triangularizar y conocer con exactitud la situación del hundimiento. Esto supuso más de dos horas de tiempo perdido. Se salió a buscar el barco hundido a ciegas. La modificación del Reglamento de Radiocomunicaciones va en el sentido de que la radiobaliza vaya unida al GPS, de modo que cuando emite se identifica al barco y la posición exacta en que se ha producido el accidente*". De hecho, fue el hundimiento del pesquero gallego lo que provocó la demora en la publicación del Reglamento, que estaba a punto de publicarse cuando se produjo y se constataron las deficiencias comentadas. Recuérdese que el "**Sempre Casina**"era un barco de reciente construcción equipado con buenos equipos. La conexión con el GPS, se concluye, puede suponer la diferencia entre la vida y la muerte para los accidentados en la mar.

"No tienen sentido diferentes normas para barcos de 23 o 24 metros"

El nuevo Reglamento será pionero en la Unión Europea

Alonso Bernal reconoce que no "*tenía ningún sentido que los barcos de 23,5 metros de eslora tuvieran unas obligaciones y los de 24 metros otras. Lo que se ha hecho es equiparar a unos y otros*".
Respecto a la cuestión de si el nuevo Reglamento supone una gran innovación en el ámbito europeo **Alonso Bernal** cree que las normas ya existían en otros países de nuestro entorno *"pero quizá dispersas, lo que se pretende ahora es concentrarlas y clarificarlas"*. **Calvar Antón** es más contundente: "*Es una norma absolutamente pionera y en otros países ya se está empezando a dar pasos para hacer algo parecido*".

