

Abordaje del buque mercante Baltic Breeze al pesquero Mar de Marín.

Las autoridades marítimas permanecen en silencio.

Los parlamentos y parlamentarios no presentan iniciativas ni exigen responsabilidades.

Se desconocen las medidas preventivas a raíz de este luctuoso silencio.

Pladesemapesga hace público su informe sobre abordajes en Galicia realizado en 2006.

A pesar de la implementación de nuevas tecnologías y una aparente formación todo continúa igual.



Por; Antón Salgado Clavo.

Los Abordajes en Galicia

Vicepresidente de Pladesemapesga



Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia es una asociación no lucrativa.

Registro 2012/016402 .



Pladesemapesga

Registro 2012/016402 Nif: G-70321807

Nif: G-70321807, con más de 21.500 socios y formada por personas físicas, empresarios, políticos, profesionales y autónomos, marineros, mariscadores/as, ecologistas, asociaciones, expertos en todos los sectores del Mar y la Pesca, que compartan el interés y la inquietud por el entorno del Sector Marítimo Pesquero de Galicia.

Cuya presencia en Internet queda reflejada en:

www.pladesemapesga.com
y info@pladesemapesga.com

- **Presidente:**
- Miguel Delgado González.-
- **Vicepresidente y Tesorero:**
- Antón Salgado Clavo.-
- **Vocal asesor:**
- Esteban de Diego Muñiz, Coordinador y Asesor Especialista en rescate Marítimo
- **MANUEL CHAS**
- **Responsable Edición y Gestión**

La Plataforma Plataforma en Defensa del Sector Marítimo Pesquero de Galicia... es una asociación, bajo el amparo de lo dispuesto en el Artículo 22 de la Constitución Española y del Régimen Jurídico previsto en la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación.

El ámbito de actuación de la Plataforma es Regional, Galicia, toda vez que sus actuaciones se desarrollan en las cuatro provincias, principalmente las que aportan territorios a la Pesca y al Litoral Gallego:

Además, sus actividades de divulgación y sensibilización tienen un mayor alcance a través de la web a todo el territorio Nacional e Internacional.

Las posibilidades de colaborar con la Plataforma son bien como Socio, bien como Colaborador. Si deseas recibir información de cualquiera de esas opciones de participar o cualquier otra información de la entidad puedes enviarnos un correo electrónico a:

O bien escribiernos a:
C/ Juan Castro Mosquera, Nº 28 15.005 A Coruña.

TIRADA: 20.000 mil ejemplares
Distribución Nacional, Internacional y correo electrónico que se centra en la difusión del conocimiento marítimo pesquero en todo el territorio Nacional.

! Descargala Gratis en nuestra Web !

facebook.com/pladesemapesga
twitter.com/Pladesemapesga

El objeto del presente estudio, no es otro que reconducir actuaciones a todas luces – temerarias – de los mandos de los buques pesqueros.

Preocupantes, por reiteradas, son las manifestaciones de los mandos de los buques pesqueros que sufren algún tipo de siniestro, alegando que ellos estaban trabajando y la falta de respuesta de las Autoridades Marítimas para corregir situaciones y actuaciones que atentan contra la Seguridad de la Vida Humana en la Mar y la Prevención de Riesgos Laborales en la Mar.

Hoy, los buques pesqueros, cuentan con avanzadas tecnologías a bordo que les permiten controlar situaciones extremas que afectan a la Seguridad Marítima y la Seguridad de la Vida Humana en la Mar.

La metodología de la Organización Marítima Internacional, debería ser objeto de una profunda reflexión y estudio, para su aplicación en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Esta metodología contempla, caso de siniestro en la mar, el Estudio del Accidente, las Lecciones Aprendidas y sus correspondientes Medidas

Correctoras.

Las costas de Galicia, cuentan con una Red de Estaciones Radio Costeras y los Centros de Coordinación de Salvamento y Lucha Contra la Contaminación.

La formación de los mandos de los buques pesqueros, contemplada en la Orden Fom 2296/2002, resulta de vital importancia para solventar situaciones de riesgo a través de los Subsistemas y Métodos del Sistema Mundial de Socorro.

Resulta inconcebible que, el pesquero Costa de Touriñán, cerrado en niebla y faenando, sufriera el abordaje de un buque.

El Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes, es muy claro en situaciones de niebla.

Lo es también, el Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardias para Gente de la Mar (STCW 78/95). Sin olvidarnos del Reglamento de Radiocomunicaciones (UIT) y del Sistema Mundial de Socorro (GMDSS).

La Guardia de Mar, el Radar y las Radiocomunicaciones, debieron jugar un papel fundamental en el abordaje del Costa de Touriñán y todo lo acontecido, se supone, estará reflejado en el Diario de Navegación :

a.- Condiciones meteorológicas (hora en la que se cierra en niebla).

b.- Aviso a los navegantes del Costa de Touriñán, advirtiendo de su situación de arrastre, caso de buques en las cercanías y emisión de señales acústicas.

C.- Permanencia del responsable de la Guardia de Navegación en el Punte de Mando y control del Radar en su escala adecuada.

d.- Si advirtió la presencia en el Radar de un buque a rumbo de colisión, el tipo de comunicación que se hizo.

e.- Caso de no haber conseguido el cambio de rumbo del buque a rumbo de colisión, la hora en que se notificó al Centro de Coordinación de

Salvamento, el riesgo de abordaje para su intervención inmediata, etc ...

f.- Por lo recogido hasta ahora en los medios de comunicación, el mando del Costa de Touriñán, reaccionó cuando el buque Anglia, estaba prácticamente encima.

EJEMPLO TIPIFICADO DENUNCIADO EN 2003

Página Marítima de La Voz de Galicia, del sábado 6 de marzo de 2004 :

UN GASERO PONE EN PELIGRO A UN VOLANTERO DE MALPICA AL ACERCARSE DEMASIADO A LA COSTA.

Marta Valiña. Carballo.



“ Levamos un susto de muerte “. Siete horas después de haber estado a punto de ser embestido por un gasero, al patrón del volante Nueva Ave del

Mar, Sigfredo Amigo, todavía le costaba dar crédito a lo que le había ocurrido.

Sobre las doce de la mañana de ayer, la tripulación del buque, con base en Mal-

pica, recogía sus volantas a siete millas al norte de Caión, en la zona de pesca conocida como Mar de Domínguez. Pero casi no les dio tiempo. Cuando quisieron darse cuenta, tenían “ casi enriba “ al buque butanero Greenwich, que una hora y media antes había salido del puerto de A Coruña.

Al percatarse de lo que ocurría, el patrón del volante llamó a la radio costera para que informaran al gasero de la posición del barco con el fin de que modificase su rumbo, pero finalmente tuvo que ser el pesquero el que se apartase.

“ Votouse enriba, chegou preto de nosa popa e viramos cando só lle quedaban uns cincuenta metros para embestirnos “, explica Amigo.

Precisamente, este tipo de hechos fueron los que motivaron la creación del dispositivo de separación del tráfico marítimo, que regula el tránsito de los grandes mercantes y que finaliza por el norte a la altura de Malpica. En este sentido, Amigo indicó que “ xa o día anterior o mesmo mercante pasou cara a Coruña pola ruta non permitida. O fan para atallar, pero é un perigo para nós “.

LOS HECHOS :

El volante Nueva Ave del Mar, se encontraba a siete millas al norte de Caión, en la zona de pesca conocida por Mar de Domínguez. Esta zona está situada fuera del corredor por el que los grandes mercantes tienen permitido navegar.

VALORACION

1.- Situación permanentemente repetida.

2.- El buque Greenwich, no figura en la base de datos del Sistema Mundial de Socorro.

3.- El volante Nueva Ave del Mar, no está censado en las Radio Costeras y lógicamente tampoco en la base de datos del Sistema Mundial de Socorro.

4.- En el caso del gasero, podría haberse utilizado la Llamada Selectiva Digital, para alertarle que observara el Canal 16 de VHF y allí

avisarle de su rumbo de colisión, pero una vez más se demuestra que las bases de datos del GMDSS no están actualizadas.

5.-En el caso del volante, al no figurar en el censo de Radio Costeras, en caso de siniestro dificultaría las labores de rescate por razones obvias y, demuestra también, su falta de familiarización en canales y frecuencias de socorro.

6.- Sorprende la petición del patrón del pesquero cuando solicita a la Radio Costera, que informe al gasero Greenwich para que modifique su rumbo.

7.- ¿ Desconoce acaso el patrón que sería en todo caso el CZCS de Fisterra el destinatario de su llamada ?

¿ Acaso hubo problemas de comunicación ?

¿ Quizás de entendimiento ?

8.- El patrón del Nuevo Ave del Mar, en todo momento habló con la Radio Costera en gallego y en el Canal 16, desconociendo además que Coruña Radio operaba en esos momentos desde Madrid - Diana, creándose un problema idiomático muy peligroso ante la situación de riesgo que se vivía.

9.- ¿ Cuáles fueron las razones por las que el CZCS de Fisterra no actuó inmediatamente en el Canal 16 ?

10.- Pesquero faenando y gasero navegando :

a.- ¿ Hay constancia de qué el pesquero alertara en el Canal 16 de VHF al gasero, de que iba a rumbo de colisión ?

b.- ¿ Cuáles son las razones por las que el pesquero alerta a la Radio Costera con la intención de que el Greenwich modifique el rumbo ?

¿ Acaso el patrón no sabía hablar en inglés ?

¿ Qué tipo de certificado de radiocomunicaciones tenía ?

¿ El Certificado Restringido de Operador GMDSS ?

¿ El de Radiotelefonista Restringido, derogado hace tiempo ?

En cualquiera de los casos sería conveniente saber qué título refrendado poseía el patrón del Nuevo Ave del Mar, para averiguar su grado de conocimiento idiomático y del instructor y centro homologado que impartieron su formación.

c.- ¿ Por qué el gasero Greenwich, no modificó el rumbo ?

¿ Quién iba en el puente ?

¿ Estaría el piloto o capitán de guardia realizando otro tipo de funciones ?

¿ Qué cuadro orgánico tendría el Greenwich ?

¿ Exceso de confianza o negligencia ?

La OMI y la Comisión Temporal del Parlamento Europeo para reforzar la Seguridad Marítima, insisten en que el 80 % de los accidentes marítimos son consecuencia del error humano y que se hace necesario potenciar los cursos de formación para evitarlos.

Las lecturas de este nuevo incidente en la mar, no deja de ser una referencia más para que de una vez por todas se investiguen las causas y las consecuencias de acciones que pudiendo ser absolutamente rutinarias se convierten o las convierten sus actores en accidentes.

Como han podido comprobar una vez más, los Objetos Marinos No Identificados (OMNI'S), no sólo existen sino que engrosarán su presencia en la mar cuando los MMSI'S, hagan su aparición en la flota de pesca de bajura y las embarcaciones de recreo con la instalación del Canal 70 de Llamada Selectiva Digital y de ese milagro del Ministerio de Fomento, llamado AIS.

Las bases de datos del GMDSS, la diversificación de los sistemas de comunicaciones, la formación del usuario en materia idiomática, la de los instructores y centros homologados GMDSS sin ningún tipo de control ni auditoría externa y un largo etc. explicado en ésta página infinidad de veces, están conduciendo la Seguridad Marítima y la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, a niveles de riesgo insospechados.

El Plan Estratégico de Comunicaciones Marítimas para embarcaciones menores y de ría, presentado por el BNG en el Parlamento de Galicia y rechazado por la Comisión de Pesca del PP, debería ser recuperado para su estudio y planificación.

El Proyecto GACOMAR, es otro de los grandes fundamentos para acabar de una vez por todas con una formación ilusoria del GMDSS.

Lo dicho, los Objetos Marinos No Identificados (OMNIS'S), nos tienen rodeados y no exentos de peligros.

¿ Para cuándo las investigaciones ?

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL SECTOR PESQUERO. MEDIDAS CORRECTORAS : EL EJEMPLO A SEGUIR.

A COMISIÓN 8ª, PESCA E MARISQUEO, APROBOU HOXE A SEGUINTE PROPOSICIÓN NON DE LEI -07/PNC-0130 (7641)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Lobeira Domínguez, Bieito.

Sobre a adopción de medidas para a mellora da eficacia dos actuais sistemas de transmisión de alertas marítimas.

Publicación da iniciativa, BOPG núm. 143, do 20.05.2006

Texto da iniciativa:

-“O Parlamento de Galicia insta ao Goberno galego a:

1º) En base aos datos obtidos polo Servizo de Gardacostas de Galicia nas numerosas operacións de salvamento nas que ten intervido, realizar un estudo sobre a eficacia dos actuais sistemas de transmisión de alertas marítimas e a súa concreción no litoral galego.

2º) Realizar unha campaña de información e inspección para que os buques galegos manteñan a escoita continua na Canle 16 de VHF e na Chamada Selectiva Dixital, co obxecto de dar acuse aos Mayday dos buques en situación de emerxencia e aos Mayday Relay emitidos polas estacións radiocosteiras.

3º) Que desde o Servizo de Gardacostas de Galiza –Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos-, mais tamén desde os medios de Sasemar que operan no noso litoral, se elimine a verificación de autenticidade dunha radiobaliza activada a través de teléfonos celulares ou outros medios alleos ao protocolo establecido, método que ten provocado retrasos en operativos de salvamento. Debe ser, por tanto, a estación radiocosteira a que verifique a autenticidade da radiobaliza coa emisión do preceptivo Mayday Relay.

4º) Realizar periódicamente exercicios e simulación de casos de graves emerxencias nos que as comunicacións radiomarítimas adquiren especial importancia, e dos que se pidan tirar medidas correctoras de mellora.

5º) Realización dun programa de formación específico que inclúa visitas e intercambios, familiarización, en definitiva, entre todos os elementos e medios que interactúan nun sinistro marítimo.

6º) Negociar a inclusión dun membro da Consellería de Pesca e Asuntos Marítimos nos tres grupos de traballo creados polo acordo dos ministerios

de Fomento, Traballo e Pesca para mellorar a seguridade dos buques pesqueiros”.

Resultado da votación:

A favor: 8 - En contra: 0 - Abstencións: 7

Santiago de Compostela, 13 de xuño de 06

Departamento de Prensa, Parlamento de Galicia.

ABORDAJE DEL PESQUERO COSTA DE TOURIÑAN.
(Firma: Eduardo Eiroa | Lugar: Cee.)

Un mercante con bandera de Antigua colisionó ayer en alta mar con un pesquero de Muxía que a punto estuvo de irse a pique. El Costa de Touriñán, una baka dedicada al arrastre de fondo, se encontraba faenando en el momento del accidente.

El buque gallego, de casco de acero y 27 metros de eslora, tenía los aparejos en el mar, en el caladero conocido como Boca de Corme, cuando detectó la presencia del mercante.

El patrón del pesquero, Genaro Vidal Varela, vecino de Ponteceso, tuvo el tiempo justo para realizar una rápida maniobra de evasión y evitar que el Anglia lo partiese por la mitad. Con todo, el buque no consiguió esquivar el impacto, y la proa del barco abanderado en Antigua chocó finalmente con la popa del pesquero muxián, que sufrió daños de consideración en la obra muerta. Como consecuencia del impacto, el cocinero del barco recibió un fuerte golpe en el brazo, del que fue atendido más tarde en A Coruña.

Preferencia

El siniestro se produjo hacia las once de la mañana de ayer. En la zona, explica el patrón, había una densa niebla que dificultaba la visibilidad. Según Vidal, el Anglia tenía que haber vigilado su trayectoria y esquivado al pesquero, pero no lo hizo. Primero se engancho en el aparejo, para colisionar después con la popa del barco gallego, en el que había diez marineros.?

Las secuelas de la colisión se podían ver también en el carguero, que tenía parte de la proa con visibles abolladuras. Tras el accidente, el pesquero se puso en contacto con Salvamento Marítimo, que ordenó al barco de Antigua que se detuviese.

Pese a los daños, la baka de Muxía no necesitó ser remolcada a puerto. Logró alcanzar la dársena coruñesa por sus propios medios. El barco, explica el patrón, será llevado a un astillero coruñés para ser reparado.?

Elevados daños

Aunque Vidal no pudo evaluar la cuantía de los daños a raíz del accidente, sí dijo que la cifra sería elevada. Además de los desperfectos en la popa, el barco perdió el aparejo y también varios días de pesca. De todo ello debería hacerse cargo la aseguradora noruega del carguero. En el momento de la colisión el mercante se dirigía al puerto lucense de San Cibrao, en el que tenía previsto cargar aluminio.

Desde Salvamento Marítimo explican que no fue necesario desplazar unidades de emergencia a la zona ya que, tras una revisión visual, el pesquero

gallego constató que no tenía ninguna vía de agua y que podía seguir su rumbo por sus propios medios. Sí confirman que en ese momento la

visibilidad era mala y que el carguero de Antigua se engancho en las redes del buque muxián. Después del accidente, el mercante siguió rumbo al puerto de San Cibrao, ya que los daños sufridos fueron mínimos.

Los que encajó la baka fueron mayores. El navío es propiedad de dos hermanos de Muxía, José y Joaquín Valencia, que ayer mismo se trasladaron a A Coruña para evaluar los efectos de la colisión. El barco será reparado en los astilleros de Oza.¿ Antes de regresar al mar tendrá que reponer todos los aparejos, de los que tuvo que desprenderse al sufrir el accidente.

El patrón sólo llevaba tres semanas al timón del Costa de Touriñán

El arrastrero Costa de Touriñán tardará al menos doce días en ser reparado en Oza (A Coruña) de los daños ocasionados en el abordaje registrado el pasado jueves cerca de su puerto base, en Muxía, por el carguero Anglia, de bandera de Bermudas.

Los daños, aún por cuantificar, son considerables aunque no afecten a la estructura del buque. Sí a la zona de popa y hasta el guardacalor y el palo del pesquero, según ha manifestado el armador de este, Joaquín Valencia, para quien, lo más importante, es que “no les hubiera ocurrido

nada a los tripulantes.

“Esto se debe a la pericia del patrón, Genaro Vidal Varela, que, dándose cuenta de que se les venía encima el mercante, maniobró como pudo para lograr que, al menos, el abordaje no se produjera de costado. Lo logró y ahora hay que reconocer que fue su profesionalidad la que, en buena medida, ha contribuido a que los diez tripulantes estén bien.

Sólo quedan las contusiones en un brazo y el hombro del cocinero, que se hallaba en la cocina cuando se produjo el abordaje y se vio lanzado contra los mamparos. Los demás estaban descansando ya que los aparejos estaban largados”, explicó. El Costa de Touriñán, de 27 metros de eslora, fue construido hace ocho años. Tiene casco de hierro y este es otro de los factores que ha influido en que los tripulantes estén bien, según Joaquín Valencia: “Si fuese un barco con casco de madera, estarían muertos”, asegura.

En cuanto al accidente, Joaquín Valencia dice que “son cosas que pasan en la mar”. “Desgraciadamente estamos acostumbrados. No es el primero ni, por desgracia, será el último. Había niebla, efectivamente, pero resulta difícil de explicar. Son barcos que, posiblemente, tengan poca tripulación; las guardias las hace cualquiera. Ahora hay que ver lo que se puede hacer y arreglar los desperfectos”. En el momento del abordaje el Costa de Touriñán estaba en arrastre, por lo que el buque perdió el aparejo, algo que debe ser considerado a la hora de reclamar los daños.

No se ha hecho mención a si el patrón recurrió al canal 16 para ponerse en contacto con el mercante y alertar de su posición.

LA VERSIÓN DE LOS MARINOS MERCANTES.- (1) - (Página web. Marinos Mercantes).

Reglamento Internacional para Prevenir Abordajes. PARTE B - REGLAS DE RUMBO Y GOBIERNO.

Sección III - CONDUCTA DE LOS BUQUES EN CONDICIONES DE VISIBILIDAD REDUCIDA.

Regla Nº 19 - Conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida :

a) Esta Regla es de aplicación a los buques que no estén a la vista uno de otro cuando naveguen cerca o dentro de una zona de visibilidad

reducida.

b) Todos los buques navegarán a una velocidad de seguridad adaptada a las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento. Los buques de propulsión mecánica tendrán sus máquinas listas para maniobrar inmediatamente.

c) Todos los buques tomarán en consideración las circunstancias y condiciones de visibilidad reducida del momento al cumplir las Reglas de la Sección I de esta Parte.

d) Todo buque que detecte únicamente por medio del radar la presencia de otro buque, determinará si se está creando una situación de aproximación excesiva y/o riesgo de abordaje. En caso afirmativo maniobrá con suficiente antel-



ación, teniendo en cuenta que si la maniobra consiste en un cambio de rumbo, en la medida de lo posible se evitará lo siguiente:

I) Un cambio de rumbo a babor, para un buque situado a proa del través, salvo que el otro buque esté siendo alcanzado.

II) Un cambio de rumbo dirigido hacia un buque situado por el través o a popa del través.

e) Salvo en los casos en que se haya comprobado que no existe riesgo de abordaje, todo buque que oiga, al parecer a proa de su través, la señal de niebla de otro buque, o que no pueda evitar una situación de aproximación excesiva con otro buque situado a proa de su través, deberá reducir su velocidad hasta la mínima de gobierno. Si fuera necesario, suprimirá su arrancada y en todo caso navegará con extrema precaución hasta que desaparezca el peligro de abordaje.

LA VERSIÓN DE LOS MARINOS MERCANTES (2)
16 junio 2006.

Abordaje en Muxia.

Un mercante con bandera de Antigua (el Anglia) colisionó ayer en alta mar con un pesquero de Muxía que a punto estuvo de irse a pique. El Costa de Touriñán, una baka dedicada al arrastre de fondo, se encontraba faenando en el momento del accidente.

La Voz de Galicia.

Llaman la atención, las siguientes declaraciones del patrón, que hay que reconocer, “según cuenta la prensa”, que estuvo atento y consiguió minimizar el golpe.

“Nós somos os pequenos e estabamos traballando, eles tiñan que estar atentos e desviar o rumbo”

Donde cualquier profano puede deducir, que los barcos grandes deben maniobrar a los pequeños. Pero actualmente, con los nuevos puentes atendidos por personal escaso, cansado y pluriempleado, comienza a ser común otra norma no escrita, “el barco chico se aparta o el grande lo aparta”. Cada vez, hay más accidentes de este tipo, el Canal de la Mancha es un cementerio de pesqueros abordados y cualquiera sabe las estadísticas de Asia o Africa.

Esta vez no tendremos MAIB, pero en el archivo de este, hay tristemente bastantes casos parecidos.

En este caso concreto, el patrón del “Costa de Touriñán” casi se condena con sus declaraciones, porque la R. 18.- Obligaciones entre categorías de buques dice que:

a) Los buques de propulsión mecánica, en navegación, se mantendrán apartados de la derrota de:

I) Un buque sin gobierno.

II) Un buque con capacidad de maniobra restringida.

III) Un buque dedicado a la pesca.

Sin embargo, esta regla solo se aplica cuando un buque está a la vista del otro y el mismo patrón dice que había una densa niebla, que entre otras cosas, impediría saber al mercante que se trataba de un buque dedicado a la pesca. Por tanto, las Reglas a aplicar son las de la Sección I y III, donde no se distingue en especial a los buques dedicados a la pesca.

No está de más echar repasar el Reglamento.

Por último, recomendaba un Capitán, abogado y catedrático de Derecho Marítimo, en caso de accidente, “callar y esperar a que llegue el abogado”.

GALICIA : PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL SECTOR PESQUERO.

lunes, 12 de junio, 2006. La Opinión.

Traballo celebrará el primer congreso de prevención de riesgos laborales.

Redacción. A Coruña.

El sector pesquero en toda su amplitud es clave para la economía gallega, ya que el 12,2% de los empleos de esta comunidad dependen, directa o indirectamente, de estas actividades, de manera que Galicia es la región europea más dependiente de este sector.

Sin embargo, sigue siendo uno de los que cuenta con mayores índices de siniestralidad. Así, durante 2005 se registraron un total de 1.909 accidentes con baja en jornada de trabajo, de los que 1.791 fueron leves, 101 de consideración grave y otros 17 tuvieron resultado de muerte.

La Consellería de Traballo desarrollará los próximos días 22 y 23 de junio en Vigo el primer Congreso de Prevención de Riesgos Laborales para el sector pesquero, al que acudirán unas 400 personas relacionadas con este ámbito.

Así, durante las dos jornadas el foro contará con la participación de instituciones oficiales como la Inspección Pesquera, la Inspección de Buques o el Instituto Social de la Marina, que expondrán cuestiones referentes a la normativa y principales actuaciones en materia preventiva.

De igual forma, las propias cofradías estarán presentes a través de varias mesas redondas que abordarán las diferentes formas de prevención en las diversas variedades de pesca. El objetivo de este encuentro es fomentar el debate y el diálogo a fin de avanzar hacia una cultura preventiva que favorezca a estos trabajadores.

En este congreso también será presentado el ‘Plan Vixía’, para prevenir riesgos laborales en este sector y que para ello pretende establecer un plan de actuación y concienciación para los agentes que trabajan en el mar. Según la Consellería de Traballo, esta iniciativa de prevención “consiste en un amplio programa con vocación de permanencia en el tiempo y un esfuerzo considerable en medios humanos y técnicos que pretende ayudar a reducir la siniestralidad a través de la implantación de modelos preventivos de gestión de la seguridad”.

FALTA DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO. RECLAMACIONES DE LA FISCALIA

FORMACION Y RESPUESTA DE LOS MEDIOS DE SALVAMENTO DESDE TIERRA, PERO OLVIDA LA RESPUESTA DESDE LA MAR.

¿ Se consideran el abordaje y el naufragio como accidente

laboral ?

¿ Que se hace para evitarlos ?

La Fiscalía se entera de los accidentes por los periódicos.

La coordinadora de siniestralidad laboral de A Coruña, Esther Fernández, pide que los inspectores de trabajo y los perjudicados acudan a su departamento a denunciar ·· La información interna en los juzgados llega tarde y es imprecisa

El 80% de los marineros fallecidos son gallegos

La descoordinación de las obras dispara los accidentes laborales

Los accidentes laborales y la lectura de periódicos

Los fiscales no lo tienen tan fácil como pudiera parecer para llevar a juicio a las empresas que no cumplen la Ley de Prevención de Riesgos

Laborales.

La información sobre los accidentes se encuentra muy dispersa y muchas veces les llega incompleta o muy tarde por lo que les resulta complejo actuar de oficio. En la memoria de la fiscalía del Tribunal Superior de Xustiza reconocen que, a menudo, comienzan sus investigaciones cuando el suceso tiene gran repercusión mediática. “Es a través de la información de la prensa que se entera del accidente teniendo posteriormente que realizar una labor de búsqueda de las diligencias en el juzgado de instrucción”, señala el documento.

Los problemas comienzan porque son muy pocos los afectados o familiares que acuden a la Fiscalía a denunciar lo ocurrido. “En el tiempo que llevo aquí, (desde finales de 2004) no recuerdo ningún caso”, explica la coordinadora de siniestralidad laboral en A Coruña, Esther

Fernández.

Además, es habitual que estos lleguen a acuerdos privados de indemnización con la empresa, por lo que no denuncian y el fiscal debe actuar de oficio. En los accidentes con resultado de muerte, siempre se abren diligencias y se investiga pero no ocurre lo mismo en los que simplemente hay heridos.

Uno de los impedimentos viene de la exactitud de los partes de lesiones. “Los hospitales están obligados a señalar si el accidentado estaba en el trabajo, pero nada más. Para la Seguridad Social es lo mismo que le haya dado un infarto o que se haya lastimado por caerse de un andamio, pero para nosotros no, ya que en el primer caso no tenemos motivos para investigar y en el segundo sí”, explica Fernández.

La coordinadora de siniestralidad laboral afirma que se está trabajando para corregir otro de los problemas. “Las actas de la inspección de trabajo deberían de trasladarse a la Fiscalía, para que tan pronto se detecte un incumplimiento de la ley se pueda actuar, incluso antes de que se produzca un accidente”, asegura Fernández, quien destaca que pese a que hay pocas sentencias en temas de siniestralidad laboral (10 en 2005) casi todas suelen ser condenatorias para la empresa.

Pese a que en 2005 fue el único sector en el que bajó el número de accidentes, la falta de seguridad laboral en el mar sigue siendo una de las preocupaciones principales de la Fiscalía. Desde 1990, según afirma la memoria del año 2005 presentada el lunes pasado en el Parlamento de Galicia, fallecieron un total de 266 marineros de la comunidad. Además, de cada diez muertos en jornada laboral en este sector en España, ocho son gallegos.





Para la Fiscalía del TSXG la siniestralidad laboral en la pesca de bajura es realmente “alarmante”. El 60,4 por ciento de los fallecidos navegaban en buques de entre 12 y 14 metros de eslora, mientras que los de más de 24 metros este porcentaje disminuye hasta el 30%.

Para mejorar estas cifras, la Fiscalía pide que se adopten medidas que garanticen “la construcción de buenos barcos, bien equipados y revisados”. Además, recoge una de las principales demandas de sindicatos y asociaciones náuticas, la mejora en las inspecciones. “Se hace de todo necesario, mejorar el nivel y profundidad de las inspecciones, intensificándose los reconocimientos técnicos en los que un equipo multidisciplinar formado por un inspector de trabajo, un técnico del gabinete de seguridad e higiene y un capitán de pesca inspeccione a fondo el estado del barco”, señala el documento.

Otra de las causas que explican la elevada siniestralidad laboral en el mar, está en el factor humano. La Fiscalía reclama tripulaciones “competentes y debidamente preparadas”. Critica el envejecimiento de los trabajadores de este sector o la poca preparación de muchos de los inmigrantes que enrolan los armadores por no encontrar aquí mano de obra.

“No puede seguir habiendo marineros que no sepan nadar; no puede seguir habiendo tripulación de una u otra categoría que tome amplias dosis de alcohol u otras drogas; los barcos no pueden correr graves riesgos en función de las malas condiciones de vida y de trabajo de la tripulación, de que hay que hacer una marea como sea, al precio que sea, con quien sea”, indica la Fiscalía.

Además, reclama una mejora de las medidas de apoyo en tierra para intervenir lo más rápido posible y de la forma más eficaz cuando haya embarcaciones en peligro.

Predicción meteorológica

La Fiscalía considera necesario, también, un aumento de las medidas de predicción del tiempo. Según recoge en la memoria, los responsables de la Organización Meteorológica Mundial afirman que las muertes por catástrofes debidas al tiempo en el mundo podrían reducirse a la mitad.

PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL SECTOR PESQUERO.

LA RESPUESTA DE ESPAÑA EN EUROPA.

Los pesqueros deberán renovar sus sistemas de seguridad

Los ministros de Transporte de la UE alcanzaron ayer un acuerdo político, que ahora debe ir al Parlamento Europeo, para instalar en los barcos

de más de 15 metros de eslora un sistema de información en tiempo real de su situación exacta y así evitar un gran número de choques entre

buques.

En una reunión celebrada en Luxemburgo, los ministros aprobaron la instalación de este nuevo sistema en todos los buques, incluidos los

pesqueros, a partir de 15 metros de eslora, que era la reclamación de España frente a los que pedían 18 o 24 metros, explicaron a Efe fuentes comunitarias.

La ministra española de Fomento, Magdalena Álvarez, explicó en rueda de prensa que España defendía el límite de 15 metros «porque los barcos más pequeños son los más débiles». Además, a partir de ese tamaño los pesqueros se alejan bastante de la costa -hasta 200 millas- y navegan por aguas

por las que también transitan los grandes mercantes.

En España la medida podría afectar a unos 2.500 barcos de al menos 15 metros, con un coste de entre 2.500 y 3.000 euros por unidad, lo que supondría un coste de siete millones de euros. El coste será asumido por los armadores de los barcos que, sin embargo, podrán beneficiarse del futuro Fondo de Pesca de la UE, lo que reclamaron varios estados miembros, entre ellos España, precisaron las fuentes. Estos nuevos dispositivos permitirán mejorar la seguridad de los barcos pesqueros, que en España son los que sufren el 90% de los accidentes marítimos, con el 80% de los fallecimientos. El sistema permitirá que los barcos envíen de forma continua una señal con su localización, lo que les hará «visibles» para los grandes barcos mercantes que ahora son incapaces de verlos debido a la diferencia de tamaño.

La normativa, sobre la que aún debe pronunciarse el Parlamento Europeo, también incluye una serie de disposiciones sobre los lugares de refugio para barcos con problemas. La idea original de la Comisión era armonizar los lugares de refugio, con una lista detallada de su ubicación y la obligación de los estados de hacerse cargo de cualquier barco con problemas, además de la creación de una autoridad independiente para gestionar estas cuestiones.

Sin embargo, los países consideran que cada Estado es soberano para tomar ese tipo de decisiones, por lo que rechazaron los planteamientos del Ejecutivo comunitario y aprobaron que sigan siendo las autoridades nacionales las que decidan qué tipo de ayuda ofrecen así como el eventual traslado a un lugar de refugio.

Puertos refugio

Tampoco se mostraron a favor de realizar una lista detallada de lugares de refugio, los países de mayor tránsito (España es el primero a nivel mundial) consideran que todos los puertos lo son, por lo que no es necesario realizarla.

Para España, esta norma de seguridad marítima es muy importante ya que es el país en el que más buques entran en sus puertos a causa de accidentes o averías, entre 400 y 500 por año. Esto se debe a que es igualmente el de mayor tráfico marítimo, ya que entre un 70 y 80% del tráfico mundial de mercancías y crudo pasa frente a las costas españolas. Esta propuesta forma parte de un paquete de medidas aprobadas por la Comisión Europea en noviembre del pasado año con el objetivo de reforzar la seguridad marítima y evitar que se repitan todo tipo de accidentes, entre ellos los de los petroleros ‘Prestige’ y ‘Erika’.

Fdo : Antón Salgado Clavo.

Oficial Radioelectrónico de la Marina Mercante de 1ª Clase.

Se autoriza la reproducción nombrando la fuente.