

8. Buques de Pesca



8.2 Guía de Visita de Inspección a un Buques de Pesca



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SUBSECRETARIA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
INSPECCIÓN DE TRABAJO Y
SEGURIDAD SOCIAL

ÍNDICE

1. **Lugar en donde realizar la visita:**
 - 1.1. En puerto
 - 1.2. En salida al mar
 - 1.3. En regreso a puerto

2. **Acceso al barco:**
 - 2.1. Recomendaciones

3. **Enfoque de la visita:**
 - 3.1. Planificación de la visita
 - 3.2. Lanchas de auxilio
 - 3.3. Personal participante

4. **Distintos departamentos objeto de visita:**
 - 4.1. Puente
 - 4.2. Toldilla
 - 4.3. Departamento de fonda. Cocina, gambuza y comedor
 - 4.4. Ranchos
 - 4.5. Servicios higiénicos
 - 4.6. Sala de máquinas
 - 4.7. Zona de procesamiento del pescado
 - 4.8. Bodega
 - 4.9. Cubierta y espacios de trabajo según arte de pesca (arrastre, cerco, palangre)

5. **Finalización de la visita**
 - 5.1. Documentación exigible
 - 5.2. Desembarco

1. LUGAR EN DONDE REALIZAR LA VISITA

Un barco, por tratarse de un artefacto que flota en el agua, sólo puede visitarse abordándolo, esto es, accediendo al mismo. Ese acceso puede efectuarse desde el puerto, donde el barco está atracado, o bien, desde otro barco, en caso de que el mismo esté en el mar navegando, faenando o fondeado.

El barco de pesca es un centro de trabajo itinerante, está en movimiento, consistiendo el mismo, básicamente en: salida del puerto base o donde se encuentre y navegación hasta la zona de pesca, donde se ubica el caladero; desarrollo de los lances, largando el arte de pesca, para proceder, posteriormente a su virado, lances que suelen ser varios en la jornada; y, una vez efectuadas las capturas, regreso a puerto, para su venta en lonja y preparación o pertrechamiento para la jornada siguiente.

En los movimientos descritos, lo lógico sería efectuar la visita cuando el barco está plenamente operativo, cuando todos los trabajadores desempeñan su oficio en plenitud, que, resulta ser cuando aparecen la mayoría de los riesgos de accidente. Así, es en la maniobra de virado del arte, donde se acumula el mayor índice de accidentabilidad. Por lo tanto, parece que no hay duda, la visita deberá de efectuarse en el mar, accediendo al barco de pesca desde otra embarcación, cuando el mismo está faenando. Hacer otra cosa, sería tanto como visitar una obra en construcción cuando no hay ninguna actividad laboral, por ejemplo, durante la noche, o durante el desayuno de los trabajadores.

Bien es cierto que, a veces se han realizado las visitas en puerto, pero cuando el barco regresa del mar para vender en lonja. En tal caso, aparece con todos los trabajadores a bordo (aunque la mayoría no están trabajando), con todos los equipos de seguridad existentes a bordo, etc., de tal suerte que podría considerarse que es el momento en que la situación del centro de trabajo más se aproxima a la realidad. Pero no se considera suficiente.

2. ACCESO AL BARCO

El acceso al barco representa el momento más complicado, sin duda, de la visita.

A pesar de que la disposición 16, común a los Anexos I y II del Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, determina que deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque, la realidad es bien distinta, primero porque dichas disposiciones van a resultar exigibles tan sólo a una minoría de buques, por cuanto, el mentado Real Decreto le resultará de aplicación a buques construidos (en términos generales) después del 23 de noviembre de 1995, que tengan una eslora entre perpendiculares igual o superior a 15 metros, o buques ya existentes, sin límite temporal de construcción, cuya eslora sea igual o superior a 18 metros. La flota pesquera española, está constituida por una gran mayoría de barcos por debajo de esas magnitudes, al tratarse de una flota de bajura y artesanal en su mayor parte. Por lo tanto no resulta de aplicación tal disposición que regula el acceso a las embarcaciones, a la inmensa mayoría de la flota pesquera.

Por otra parte, los movimientos de las mareas, en aguas bañadas por el Océano Atlántico, hace que la distancia entre el cantil del muelle y el barco alcance fácilmente varios metros de desnivel en vertical, altura que difícilmente puede salvar una escala interpuesta entre la amurada del barco y el cantil del muelle. Ciertamente que existen soluciones alternativas, como escalas verticales incrustadas en el paramento del muelle.



La realidad es que, en numerosas ocasiones, nos encontramos en el puerto con una situación consistente en tener que abordar un barco que se encuentra a varios metros por debajo del muelle, distancia que, asomándonos al cantil, nos asemeja a un precipicio. Por supuesto que tal situación repercute en un serio problema de seguridad fundamentalmente para los marineros, que, deben, no sólo acceder al puerto y del puerto al barco en tales condiciones, sino que deben transportar cajas de pescado y otros enseres desde esa altura, originándose posturas forzadas, sobreesfuerzos, etc.

La solución que se plantea cuando los barcos han de ser visitados en puerto es estudiar previamente el movimiento de las mareas, para acceder en las condiciones más favorables.

Una variante del acceso desde el puerto, y que suele presentarse con cierta frecuencia, es que el barco esté abarloado o amadrinado a otro. Es decir, como la cabida de los puertos no es suficiente para el atraque de todos los barcos, éstos se alinean sus costados unos a otros hasta formar verdaderos racimos de buques pegados al que se amarra al

puerto. En estos casos las dificultades de acceso son las mismas que si los abordamos desde el mar, con la importante diferencia de que no sufrimos el movimiento de las olas.

Pero la situación alcanza un mayor grado de peligrosidad, si cabe, cuando el barco es abordado en el mar desde otra embarcación. Para ello ambas embarcaciones se abarloan mediante cabos de amarre, a popa y proa, y debe procederse al salto desde una a otra. Aquí debe de tomarse en consideración que el movimiento de las embarcaciones entre sí, es doble: por un lado tienden a acercarse y a alejarse en un movimiento horizontal; y por otro tienden a subir y bajar la una respecto a la otra, en un movimiento vertical, siempre sujeto al embate de las olas, por lo que, dicho doble movimiento será mucho más contundente cuanto peor sea el estado de la mar. En estos casos debe calibrarse el momento del salto, para efectuarlo cuando las embarcaciones están más juntas en el confluir de los movimientos descritos. Se aconseja en estos casos llevar siempre puesto el chaleco salvavidas, y auxiliarse de las tripulaciones de una y otra embarcación para proceder al abordaje.



En ambos casos, de acceso desde tierra o desde el mar, debe de tenerse en cuenta que se suele saltar a la tapa de regala de la embarcación, es decir, a la parte superior de su borda, que viene a tener de ancho unos 20 cms., y desde ahí, debe saltarse la regala del barco, esto es, la altura de su borda, hasta la cubierta, que puede tener de 60 a 100 cms. Debe, pues de hacerse un doble salto, cuya exitosa realización depende del estado de la tapa y de la cubierta, que, las más de las veces, suelen estar impregnadas por diversas sustancias deslizantes, tales como restos de pescado, aceites, agua, etc., o bien, ocupada la zona de acceso por redes, cabos, y otros

obstáculos, que pueden provocar caídas al agua o al mismo nivel.

Por lo tanto, el acceso constituye el mayor obstáculo en la visita, y donde deben extremarse las precauciones, recomendando lo siguiente:

- Utilizar siempre equipos de protección individual, tales como chalecos salvavidas, calzado de seguridad con suela antideslizante, guantes y casco de barbuquejo para proteger la cabeza.
- Auxiliarse de los miembros de la tripulación para que ayuden en el acceso en todo momento.
- Prestar la máxima atención en el momento de acceso, y no dar un paso hasta no estar seguro.
- El acceso se efectuará en zonas donde no haya obstáculos y se presente lo más limpia posible de elementos y sustancias deslizantes.
- Se accederá por la zona donde las alturas desde el muelle o desde otro barco, están más equilibradas.
- Se procurará saltar por la zona donde haya una escala de regala, en su caso.
- Se evitará saltar desde elementos inestables, o metálicos, o con escasa anchura, tales como las barandillas del castillete de proa, o de las toldillas.

3. ENFOQUE DE LA VISITA

Es importante hacer una adecuada planificación de la visita, que parte de una premisa básica, cual es, el lugar en que se va a efectuar (puerto o mar), y qué tipo de barcos se van a abordar.



En efecto, si la visita se va a girar en el mar, se debe de contar con un barco en el que efectuar el desplazamiento. Las posibilidades existentes se reducen prácticamente a dos: las lanchas de los servicios de inspección pesquera o las patrulleras de la Guardia Civil del mar. En ambos casos las dificultades para contar con dichos medios materiales son grandes, por razones de servicio, de presupuesto, de planificación de actuaciones, etc. No obstante, se considera la segunda opción como la más realizable, por cuanto las patrulleras están constantemente en servicio, y ofrecen un respaldo y auxilio a los inspectores de Trabajo y Seguridad Social en el desarrollo de su función, que podemos calificar de más que encomiable. En estos supuestos, no resulta necesario que el Inspector se vea acompañado por otros funcionarios del sistema, léase Subinspectores de Empleo y Seguridad Social, aunque su colaboración siempre resulta de interés, por cuanto alivia el trabajo de un solo Inspector, ocupándose de la toma de los nombres de los trabajadores, de la revisión de documentación, etc.

Sin embargo, se estima del todo necesaria la participación de uno o varios Subinspectores, cuando la visita se gira en puerto. Y ello porque el sector, plantea una problemática muy accentuada en lo referente a faltas de alta, compatibilización de percepción de prestaciones con trabajo por cuenta ajena, etc.

Por otra parte, el tamaño de las embarcaciones es una nota definitoria del desarrollo y planificación de las visitas, por cuanto las embarcaciones grandes (buques congeladores, grandes arrastreros, etc.) plantean una problemática fundamentalmente en materia de prevención de riesgos laborales, y la visita se puede prolongar durante más de dos horas. Por su parte, los barcos pequeños (muchos de ellos no superan las 2 TRB), plantean por igual una importante problemática en materia de prevención de riesgos, en Seguridad Social y empleo, pudiéndose visitar un número mayor de barcos, al reducirse la duración de la visita significativamente.

Por lo tanto, y a modo de resumen: las visitas deben de programarse, a veces con otros organismos, determinándose los componentes del equipo de inspección en función del lugar de la visita y del tipo de barcos que se van a ver.

4. DEPARTAMENTOS OBJETO DE VISITA



4.1 Puente

Una vez a bordo de la embarcación, lo normal es dirigirse al puente (sin perjuicio de la rápida toma de los nombres de los tripulantes, si la visita se realiza en puerto). En el puente se localiza el mando y la dirección de la embarcación y es donde habitualmente se ubica la máxima autoridad a bordo: el patrón. Lo primero que haremos será pedir la documentación siguiente:

- El Rol de Despacho y Dotación.- De este libro, extraeremos la información referente a las características del barco, fundamentalmente, su TRB ó GT, su eslora, su manga, la potencia de su motor principal y el año de construcción. Tales datos resultan del máximo interés, por cuanto van a definir qué normativa en distintas materias de prevención de riesgos laborales le va a resultar de aplicación. Por ejemplo, si se le puede aplicar el R.D.1216/1997, y dentro del mismo, los Anexos correspondientes, o bien, qué elementos de salvamento o de lucha contra incendios deberá llevar a bordo, o si se le exige la existencia de un cuadro orgánico con las instrucciones a seguir por cada trabajador en caso de emergencia, o las dimensiones y capacidades de la zona de habitabilidad, etc. Igualmente tomaremos nota de los trabajadores enrolados, puesto que el Rol viene a ser como un Libro de Matrícula del centro. Por último, nos fijaremos en las fechas de caducidad de cada uno de los diferentes certificados que deben de llevarse a bordo.

- Revisión de los certificados.- De éstos, se deben seleccionar tan sólo el certificado de seguridad, que resulta una excelente guía de comprobación de los medios de salvamento y contra incendios a bordo; el certificado de reconocimiento de las balsas salvavidas; libro de revisión del botiquín, libro de registro de administración de fármacos a bordo, libro de revisión de antídotos y guía sanitaria, todos estos últimos documentos relacionados con los tipos de botiquines y su contenido (no hay que olvidar la extremada importancia que la asistencia sanitaria adquiere en el trabajo en el mar).

- Libretas de inscripción marítima.- Vienen a ser como el documento de identidad de cada uno de los tripulantes. En ellas nos fijaremos fundamentalmente en los datos personales, en las fechas de enrolamiento y en la vigencia de los reconocimientos médicos practicados por los servicios de sanidad marítima, con carácter obligatorio, y donde se reflejará la aptitud o no, o condicionada para trabajar a bordo.

- Diario de navegación.- Donde se observarán las anotaciones sobre la realización de ejercicios periódicos de salvamento, y las incidencias relevantes en la navegación, accidentes de trabajo, etc.

En segundo lugar nos interesaremos por los sistemas de navegación, de comunicación y de detección de pesca, todos ellos importantísimos y que redundan directamente en la seguridad del buque.

En tercer lugar examinaremos el botiquín del barco, que suele ubicarse en el puente, y sobre el que haremos una somera comprobación de si se ajusta al exigido por el R.D. 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar; y sobre el que se efectuará una comprobación aleatoria de caducidad de medicamentos, todo ello sin perjuicio de las competencias atribuidas por dicho Real Decreto en su artículo 7 a los médicos facultativos del I.S.M.

En cuarto lugar se examinarán las señales luminosas de supervivencia, tales como bengalas de mano, cohetes, señales fumígenas flotantes, también la radiobaliza de localización de siniestros, etc. Fundamentalmente nos fijaremos en que no estén caducados dichos elementos y que estén debidamente estibados. En los laterales exteriores del puente, suelen colocarse los aros salvavidas, que deberán de estibarse con una rabiza de 27,5 metros de longitud, y con luces de encendido automático.

En quinto lugar, examinaremos aquellos equipos de protección individual que se guarden en el puente, tales como los chalecos salvavidas, la ropa de agua, de abrigo, los trajes de inmersión, arneses para trabajos en altura, etc.

Por último, inspeccionaremos los medios de extinción de incendios del puente, donde necesariamente deberá de haber extintores, debido a la acumulación de aparatos eléctricos.



4.2 Toldilla

La toldilla es aquella zona del barco localizada en la parte superior del puente y de la zona de habitabilidad de la tripulación y, en su caso, del guardacalor de la sala de máquinas. Por ser una zona con evidente riesgo de caída de altura, debe estar protegida en todo su contorno por barandillas de un metro de altura, de conformidad con lo establecido por la disposición 11 del Anexo I del R.D. 1216/1997, en el caso de buques nuevos de al menos 15 metros de eslora. En la toldilla

suelen situarse las balsas salvavidas, sobre las que se deberá de efectuar una inspección ocular sobre las condiciones generales del contenedor, así como comprobar que están correctamente estibadas, verificando que no se encuentran amarradas, sino sujetas por los flejes, cabos y cinchas que les son propias, y que permitirán su liberación al actuar el disparador hidrostático que le une al barco. Deberá analizarse el buen estado de todos los dispositivos.

Igualmente en la toldilla, por la misma razón de su situación en la parte más alta del barco, se suelen colocar los recipientes de gas butano, que alimentan el fuego de la cocina. Aquí se examinará la longitud de los tubos flexibles de conducción y su estado de conservación y caducidad, las caperuzas o protectores de las válvulas, el estado general de los recipientes a presión, sobre todo su corrosión, y que tengan un techo débil de protección contra la intemperie, y fijarse mediante abrazaderas al firme del barco.

4.3 Departamento de fonda. Cocina, gambuza, comedor

Al entrar en la cocina, nos fijaremos de que la misma tenga asideros suficientes donde los tripulantes puedan afirmarse y compensar los efectos de los balances. Las cocinas que funcionen con gas deberán poseer conducciones rígidas y las bombonas estarán instaladas en cubierta (toldillas). Asimismo, dispondrán de balanceras que impidan el desplazamiento o vuelco de las ollas, cazuelas y sartenes.

Deberemos pedir el carnet de manipulador de alimento a las personas encargadas de la cocina.

La cocina, en general, deberá de estar en orden y en buen estado de limpieza, así como ser de dimensiones adecuadas y estar debidamente iluminada y ventilada.

La cocina deberá estar dotada de utensilios adecuados, del número necesario de armarios y anaqueles, y de escurrer platos de material inoxidable con un desagüe satisfactorios.

La cocina deberá estar provista de una instalación para preparar en cualquier momento bebidas calientes para la tripulación.

La cocina dispondrá de la instalación de una despensa (gambuza) de volumen adecuado y que pueda ser ventilada y mantenida seca y fresca, debiendo ser instalar refrigeradores u otros medios de almacenamiento de alimentos a baja temperatura. En estos casos, dichos refrigeradores deberán de tener un aviso acústico en su interior, además de una apertura desde dentro.

Del comedor, se exigirá su limpieza, su adecuada iluminación y ventilación. En todos los barcos pesqueros con más de diez tripulantes se instalarán comedores separados de los dormitorios. Los comedores estarán lo más cerca posible de la cocina. Siempre que sea posible, los comedores se diseñarán, amueblarán y dispondrán de suerte que puedan servir de salas de recreo. Deberán disponer de mesas y asientos suficientes para el número probable de personas que lo utilicen al mismo tiempo.

Hasta aquí quedan resumidas las exigencias legales en dichas áreas de la normativa nacional e internacional aplicable (R.D. 1216/1997, y Convenio O.I.T. 126) que, no resultará de aplicación a los buques menores de 15 metros de eslora si son nuevos, o 18 si son existentes, en lo atinente a la normativa

nacional; y no les será de aplicación a los buques menores de 75 TRB en el caso del convenio O.I.T., aunque admite su aplicación a partir de las 25 JRB si así lo decidiera la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores.

Por otra parte, deben de examinarse los medios contraincendios y la protección contra riesgos eléctricos en el área, pensando en el caso de cocinas eléctricas, que cada vez tienen mayor aceptación en los barcos. En tal sentido debe tenerse en cuenta que las luminarias deben estar protegidas, deben igualmente protegerse los elementos en tensión contra contactos eléctricos directos o indirectos.

4.4 Ranchos

Con tal denominación se quieren designar los dormitorios de la tripulación de un barco de pesca. Por lo tanto, estas dependencias de los buques alcanzan su pleno significado, cuando los trabajadores deben pernoctar o descansar en mareas o períodos de navegación prolongados durante días.

A pesar de que la regulación legal cuenta con los mismos vacíos que en el caso de las cocinas, al acceder a los ranchos, tendremos en consideración lo siguiente:

- Los dormitorios deberán estar instalados en el centro o en la popa del barco, debiendo la autoridad competente, autorizar en casos particulares la ubicación en proa.
- La superficie mínima por ocupante de los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por literas y armarios será:
 - En los barcos de 13,7 a 19,8 metros de eslora o 25 a 50 TRB: 0,5 m²
 - En los barcos de 19,8 metros de eslora o 50 a 100 TRB: 0,75 m²
 - En los barcos de 26,8 a 35,1 metros de eslora o 100 a 250 TRB: 0,9 m²
 - En los barcos de más de 35,1 metros de eslora o más de 250 TRB: 1,0 m²
- Los alojamientos de los trabajadores así como los medios de acceso a los mismos, deberán ofrecer protección adecuada contra las inclemencias meteorológicas y el mar, las vibraciones, el ruido y las emanaciones procedentes de otras zonas. En este sentido se tendrá en cuenta la separación de los dormitorios de la sala de máquinas, de los servicios de higiene, cocina, etc.
- En ningún caso el número de ocupantes por dormitorio será superior a seis personas. En los barcos de menos de 250 TRB y de 4 en los TRB superior a 250.
- Los alojamientos deberán estar debidamente ventilados para que exista constantemente aire fresco y se impida la condensación. Exigencia sólo dirigida a los buques nuevos.

- Los alojamientos deberán contar con iluminación adecuada en los buques existentes, que será general normal, general reducida, e individual en cada litera para los nuevos.
- En los alojamientos suelen estar situados los E.P.I.s de cada trabajador. Respecto a ellos señalar como imprescindibles el chaleco salvavidas; La ropa de agua, que será impermeable, ligera, de fácil conservación y de colores vivos; los guantes de maniobra para trabajar con cables y cabos, y los guantes de selección del pescado; calzado de seguridad, con puntera reforzada y suela antideslizante en la sala de máquinas, y botas de agua con piso antideslizante en cubierta y otras dependencias del barco.
- Deberemos observar el estado de limpieza de los mamparos y suelos, si se ha pintado recientemente.
- Las dimensiones mínimas de cada litera habrán de ser 1,90 por 0,68 metros, debiendo incluir el mobiliario un armario para cada ocupante y una barra de ganchos para colgar la ropa.
- Los ranchos deberán de tener vías y salidas que puedan utilizarse como vías y salidas de emergencia, las cuales deberán ser de fácil acceso y conducir lo más directamente posible a la cubierta superior o a una zona de seguridad, y de allí a las embarcaciones de salvamento, de manera que los trabajadores puedan evacuar los lugares de trabajo y de alojamiento rápidamente y en condiciones de máxima seguridad.
- Igualmente se observarán en los ranchos los medios preventivos contraincendios y contra riesgos eléctricos.

4.5 Servicios Higiénicos

Debe hacerse una precisión de entrada. No existe regulación legal para los barcos pesqueros de menos de 13,7 metros de eslora.



Partiendo de la afirmación anterior, la regulación de esta cuestión hay que buscarla en el R.D. 1216/1997, que establece que los barcos nuevos que dispongan de alojamientos deberán estar dotados de duchas con suministro de agua corriente, caliente y fría, lavabos y retretes debidamente instalados, equipados y protegidos contra la oxidación y el deslizamiento, y los locales respectivos deberán estar adecuadamente ventilados. En relación con los buques existentes, se establece lo mismo, pero en relación con las duchas, sólo se exige, si es posible, una ducha, y nada más se dice en relación con el suministro de agua corriente, etc. Por lo tanto, de dicha regulación, se podría deducir que sólo deberán tener instalaciones sanitarias aquellos buques de pesca que dispongan de alojamientos, y los buques de pesca existentes, sólo una ducha si ello es posible.

Mucho más concreto el convenio O.I.T., nº 126, en relación con los barcos de pesca de más de 13,7 TRB, determina que:

- TODOS los barcos pesqueros deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias, con lavabos y bañeras o duchas, o con unos y otras.
- Deberán disponer, en la medida que sea posible de una bañera o ducha, o ambas, por cada ocho personas o menos; un retrete por cada ocho personas o menos; y un lavabo por cada seis personas o menos.
- Los locales de los retretes deberán tener dimensiones suficientes y estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre que sea independiente de cualquier otra parte del alojamiento.
- Los pisos de las instalaciones sanitarias serán de material duradero aprobado, de fácil limpieza e impermeables a la humedad y estarán provistos de un sistema eficaz de desagüe.
- Los mamparos serán de acero o de cualquier otro material aprobado.
- Los locales estarán alumbrados debidamente, calentados y ventilados.
- Los retretes estarán ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones dedicadas al aseo personal, pero separados de ellos.
- Cuando haya varios retretes instalados en un mismo local deberán estar separados por medio de tabiques que garanticen su aislamiento.

Debemos añadir que los retretes y las instalaciones sanitarias en general, dispondrán de asideros suficientes para evitar las caídas al mismo nivel de los trabajadores cuando hacen uso de las mismas motivadas por el balanceo y continuo movimiento de la embarcación, y que las luminarias instaladas en las mismas, deberán, al igual que en todo el barco, de disponer de protecciones que eviten las quemaduras por contacto. Por último añadir que los pisos deberán ser antideslizantes.

4.6 Sala de máquinas

Este espacio del barco, entendemos que requiere un tratamiento específico, por cuanto en él confluyen una serie de riesgos diversos.

La sala de máquinas se asemeja al corazón del barco, desde allí se procura la motricidad del mismo. Por lo tanto se encuentra plagada de maquinaria, bombas, compresores, baterías y un largo etc. que entrañan peligros que vamos a tratar de detectar. Una vez hemos accedido a la sala, generalmente desde cubierta, a través del denominado guardacalor. Observaremos lo siguiente:



- **Protección de la maquinaria.-** Todos los elementos móviles de las máquinas deben estar protegidos, pues entrañan peligros por golpes, heridas, cortes, atrapamientos, arrastre y aplastamientos. Es muy usual encontramos correas, poleas, acoplamientos y otros elementos móviles sin proteger, correspondientes a compresores de frío, alternadores, bombas de achique, bombas de agua dulce, maquinillas de pesca, haladores, transmisores del servotimón, etc.
- **Recipientes a presión.-** Pueden aparecer bajo la forma de botellas de aire para el arranque del motor principal.

Vigilaremos que estén provistas de caperuza o protector de válvula; de que se le han hecho las revisiones de prueba al vacío; observaremos el estado de corrosión por oxidación que presenta; deberán ir fijadas mediante abrazaderas a los mamparos, etc.

- **Herramientas.-** Aquí el riesgo se localiza fundamentalmente en la utilización de elementos giratorios abrasivos, como muelas o discos abrasivos, que generan un peligro de contacto accidental y, fundamentalmente, de proyección de partículas incandescentes que, en espacios cerrados provoca un enrarecimiento en el ambiente por polvo en suspensión, lo que obliga a mejorar la ventilación existente. Igualmente implica un riesgo de contacto mecánico. Todos estos riesgos requieren la utilización de prendas de protección personal así como de pantallas de protección. Generalmente en los barcos se suele usar la piedra esmeril para afilar utensilios y herramientas.

- **Baterías.-** Se suelen ubicar en la sala de máquinas las baterías de arranque del motor principal y/o auxiliares, y las de alumbrado. Estas deberán estar en sitios adecuadamente ventilados y protegidos sus bornes contra el contacto con utensilios metálicos. A veces las encontraremos en la sala de máquinas sin protección y colocadas en zonas de fácil acceso.

- **Deambulación por la sala de máquinas y accesos.-** A veces nos encontramos con una inadecuada sujeción del suelo que se pisa en este espacio del barco, generalmente porque los teclés que lo constituyen, no se atornillan o sujetan debidamente. Resulta primordial una correcta limpieza y una utilización de suelos adherentes para evitar los frecuentes deslizamientos que se producen al deambular por la sala debido a la existencia de derrames de gasoil, aceite, etc. Igualmente se debe dotar a la misma de suficientes puntos de agarre en todo el contorno, pasillos y zonas de tránsito, dado que el movimiento del barco pudiera provocar que el mecánico se precipitara sobre elementos agresivos o sufriera quemaduras por contacto con elementos a altas temperaturas. Todo ello conlleva también a que deba existir una adecuada iluminación en todos los puntos de la sala de máquinas. En cuanto al acceso, debe tomarse especial cuidado con los peldaños de las escalas verticales que conducen a la misma, siendo necesario que éstas no resbalen. En algunos barcos se adopta la medida de forrar los peldaños metálicos con cartones o alfombrillas que se reponen con cierta periodicidad.

Por último debe tenerse en cuenta que el tamaño de dichas salas de máquinas oscila enormemente, pudiéndonos encontrar con unas en las que apenas se puede entrar, debiéndose pasar por encima del motor para acceder de una a otra banda, a otras que cuentan con varios pasillos, zonas a distinto nivel, etc.

- **Ventilación.-** Este apartado cobra aquí especial relevancia, habida cuenta de que las temperaturas que se alcanzan en tal estancia suelen ser muy altas, al punto de convertirse en insoportables. Por lo tanto resulta necesario proporcionar el aire fresco necesario a través de una ventilación natural o forzada que podrá ser combinada.

- **Utilización de puente grúa.-** En las operaciones de mantenimiento de máquinas y motores, en su montaje y desmontaje, su cometido es elevar a cierta altura la pieza deseada y cubrir luego la posibilidad de desplazarla a cualquier punto en el sentido de la eslora por deslizamiento sobre raíles fijos en los mamparos de la sala, así como en el sentido de la manga por la guía puente que está colocada transversalmente, de raíl a raíl. Aquí debe prestarse especial atención al estado de todo el sistema de tracción, cuidando su mantenimiento, engrase, etc., debe el polipasto disponer de un sistema de frenado y el carro y el puente deben tener instalado dispositivos de final de carrera y topes fijos que impidan la caída.

- **Ubicación del depósito de combustible.-** En ocasiones se sitúan sobre los motores principales o auxiliares, generando un gravísimo peligro de incendio. Deberá prestarse especial atención a este

punto, vigilando de paso los medios contra incendios de la sala de máquinas.

- **Ruido.-** La estancia en la sala de máquinas es ensordecedora. Sólo se puede comunicar a gritos al oído de la persona con la que se pretende entablar conversación. Se debe por tanto efectuar una evaluación de la exposición al ruido y registrar y archivar los datos obtenidos, así como efectuar controles médicos de la función auditiva de los trabajadores expuestos. Obviamente se deberá comprobar el uso de protectores auditivos con el marcado CE correspondiente.
- **Recubrimientos.** Otro elemento básico a tener en cuenta es que se detecta en ocasiones que, para proteger contra el riesgo de quemadura por contacto con los colectores de escape de los motores, se utiliza recubrimientos de amianto. A este respecto deberán seguirse las prescripciones marcadas en el reglamento sobre seguridad en los trabajos con riesgo de amianto. Lo aconsejable es la supresión de tal tipo de protección al resultar sustituible por otras no nocivas, y, en cualquier caso, proteger a los trabajadores expuestos con medios de protección personal.
- **Salidas de emergencia.-** Se deberá proveer a la sala de máquinas de vías de salida de emergencia que permitan su rápida evacuación.

4.7 Zona de procesamiento de pescado y bodega

La actividad pesquera engloba, básicamente las siguientes operaciones: la maniobra de arte de pesca y el procesamiento de las capturas.



A su vez, en la maniobra se distinguen el largado del arte al agua y su virado o recogida. Su consideración la dejaremos para el final.

Por su parte el procesamiento de las capturas implica las actividades de clasificación de las capturas, su lavado, eviscerado, y, por fin, su almacenamiento en bodega.

Es fundamental, para asimilar los riesgos para la integridad física de los trabajadores en las tareas de procesamiento, el observar a bordo como se desarrollan. Podremos darnos

cuenta de lo durísimo que puede resultar mantener posiciones forzadas durante horas, procediendo al examen de las capturas, su clasificación, etc., de rodillas, en cuclillas, con la espalda corvada y forzada. Por lo tanto, la problemática de la ergonomía en los puestos de trabajo alcanza aquí la máxima relevancia.

Es necesario, por lo tanto, que existan zonas de trabajo que impliquen posturas adecuadas y a la altura idónea para que los trabajadores puedan desenvolverse cómodamente, incluso utilizando cintas transportadoras que eviten la carga de cestos y cajas de pescado con un peso excesivo, transportándolas por espacios exigüos, llenos de obstáculos, sobre una superficie en continuo movimiento y con un suelo impregnado de sustancias deslizantes, entre las que pudieran destacar, además de la omnipresente agua, los propios restos de pescado.

También deben utilizarse en dichas labores los equipos de protección individual oportunos, pensando en lo usual de sufrir pinchazos en las manos por elementos punzantes o cortantes de la propia anatomía de las capturas, o en la utilización de cuchillos, y demás instrumentos usados en la evisceración.

En el almacenamiento en las bodegas, deberán tenerse presente la necesidad de utilizar aparejos para izar las cajas de pescado o las capturas, evitando el descenso manual de las mismas. De igual modo, el acceso a la bodega se efectuará a través de las escalas correspondientes. Y por último, los trabajadores que trabajen en la bodega, estibando las cajas y manipulando el hielo, deberán de tener puesta la ropa de trabajo precisa para desempeñar su actividad en un ambiente con bajas temperaturas.

La utilización de envases de madera hace que se produzcan heridas con astillas y clavos oxidados. Además estos envases de madera tienen un peso excesivo, ya en sí mismos, incrementado por el efecto del agua que absorben. Será necesario extender el uso de envases normalizados, de plástico, con facilidad de drenaje y un peso y tamaño adecuados a las manipulaciones que han de sufrir.



4.8 Cubierta y espacios de trabajo según arte de pesca

El punto de partida aquí no va a ser otro que la necesidad de que la borda del barco tenga al menos un metro de altura, al menos en los barcos nuevos, de conformidad con el R.D. 1216/1997. Debe tenerse en cuenta que la mayoría de los accidentes mortales en el mar suceden precisamente por la caída al mar.

Para enfocar este punto, comenzaremos siguiendo las prescripciones que establecen los Anexos del R.D. 1216/1997, en forma resumida determinan:

- Todas las vías de circulación a bordo, deberán estar equipadas con barandas, barandillas o cualquier otro medio de garantizar la seguridad de la tripulación durante sus actividades a bordo.
- Si hay riesgo de caída de altura, se instalarán barandillas, que en el caso de los barcos nuevos, tendrán una altura de 1 metro.
- En las amuradas deberán instalarse portas de desagüe (imbornales) u otros dispositivos similares para la rápida evacuación del agua.
- Las zonas de trabajo deberán mantenerse expeditas y, en la medida de lo posible, protegidas contra el mar y ofrecer protección adecuada a los trabajadores contra las caídas a bordo o al mar.
- Los mandos de los equipos de tracción deberán estar instalados en una zona lo suficientemente amplia para permitir a los operarios trabajar sin estorbos, debiendo de tener tales equipos dispositivos de seguridad adecuados para emergencias, incluidos dispositivos de parada de emergencia.
- El operador de los mandos del equipo de tracción deberá tener una visión adecuada del mismo y de los trabajadores que estén faenando. Cuando los equipos de tracción se accionen desde el puente, el operador deberá también tener una visión clara de los trabajadores que estén faenando, ya directamente ya por cualquier medio adecuado.
- Deberá utilizarse un sistema de comunicación entre el puente y la cubierta de trabajo.
- Deberá mantenerse constantemente una estrecha vigilancia y avisar a la tripulación del peligro inminente de marejada durante las operaciones de pesca o cuando se realice otro trabajo sobre cubierta.

El R.D. 1216/1997 sólo recoge riesgos específicos del arte de arrastre, y dentro de éste, el de popa, así:

- En los arrastreros por popa con rampas, la parte superior irá equipada con un portón u otro dispositivo de seguridad de la misma altura que las amuradas u otros medios adyacentes, con el fin de proteger a los trabajadores del riesgo de caída a la rampa. Este portón deberá abrirse y cerrarse fácilmente; deberá abrirse únicamente para largar la red.
- El recorrido al descubierto de los viradores, de los cables de arrastre y de las piezas móviles del equipo se deberá reducir al mínimo mediante la instalación de mecanismos de protección.
- Deberán instalarse sistemas de control para el traslado de cargas y, especialmente en los arrastreros: mecanismos de bloqueo de la puerta de la red de arrastre y mecanismos para controlar el balanceo del copo de la red de arrastre.

Hasta aquí llega la regulación normativa actual, pero no podemos quedarnos ahí, puesto que, si bien el arte de arrastre podríamos considerarlo como el más peligroso desde el punto de vista de la frecuencia de accidentes de trabajo ocurridos durante la maniobra del mismo, no es menos cierto que existen otros importantísimos artes de pesca, muy extendidos en nuestra flota y que implican riesgos específicos de no menor relevancia. Por lo tanto, además de intentar completar los riesgos predicables del arrastre, analizaremos, aunque sólo sea someramente los riesgos del cerco, palangre y artes menores.

Arrastre

- El engrilletado y desengrilletado de las puertas de arrastre conllevan peligro de aplastamiento, golpes y caídas al agua.
- En las proximidades de la zona de estiba de las puertas existe un grave peligro de caída al agua, que debería evitarse mediante medidas colectivas o individuales de protección.
- Es fundamental emplear un código de señales uniformes con las manos, para comunicar con los maquinilleros que maniobran con el arte.
- Existen riesgos de abrasión, aplastamiento o corte en las manos por manipulación de cables y malletas.
- Los trabajadores deberán de llevar puesto siempre el chaleco salvavidas.



Cerco

- Debe haber una buena iluminación de la cubierta de trabajo, habida cuenta de que la faena suele desarrollarse de noche.
- Riesgo de atrapamiento por rotura de pastecas por donde transita la jareta. Estos elementos deben de revisarse periódicamente, y los trabajadores prestar especial atención en el desarrollo de su actividad, bajo la supervisión del contraamaestre y del patrón.
- Riesgo de atrapamiento de extremidades superiores con el cabirón durante el virado de la jareta.
- Riesgos de atrapamientos, golpes y caídas al mar desde el bote auxiliar o bote de luces.
- Los pescadores evitarán transitar por encima del arte, y si lo hicieren, deberán de llevar arneses de seguridad.
- Los trabajadores deberán evitar situarse debajo del halador durante la maniobra.
- Las lámparas de incandescencia llevarán las protecciones necesarias



Palangre

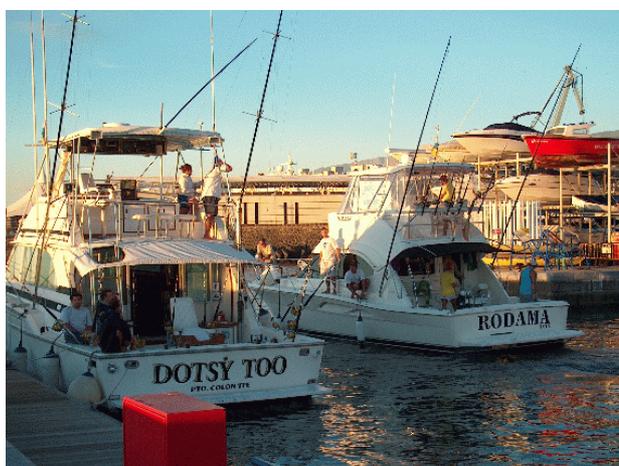
- Riesgos de clavarse en las manos los anzuelos en la manipulación del palangre o en el cebado de los anzuelos.
- Riesgo de que los anzuelos se claven en la ropa. Deberá evitarse utilizar bufandas ni mangas anchas.
- Los pescadores que no participen directamente en el calamento o izado de las líneas, se mantendrán alejados de las que estén en movimiento.
- Los peces que se cobren, que puedan resultar peligrosos porque puedan morder o causar otro tipo de daños, se procurará darles muerte antes de izarlos a bordo.
- Los pescadores manipularán con cuidado los flotadores de vidrio del palangre para evitar que se rompan y les causen heridas.
- Se deben extremar las precauciones para evitar que se enganchen las manos en la línea madre o reinales al utilizar los haladores hidráulicos.



Artes menores

En este tipo se engloban diferentes modalidades de pesca, como pueden ser las nasas, enmalle, betas, palangrillo, trasmallo, rastro, etc. predicables de barcos pequeños, de bajura o pesca artesanal. Los riesgos más frecuentes son:

- Sobreesfuerzos en la manipulación del arte y de las cajas de pescado
- Riesgos de caída por la borda al ser ésta de altura insuficiente.
- Riesgos de rotura del arte. Los pescadores se deben mantener apartados de todos los artes, mecanismos y aparejos en movimiento.
- Riesgos de caída por deambular por encima del arte. Especialmente se deberá evitar pisar partes del arte que estén en cubierta cuando el resto esté todavía en el agua.
- El largado manual también implica un riesgo obvio de enredarse con él y caer al agua.
- Riesgo de magullarse las manos al manipular la caballería y su paso por las roldanas, por ejemplo, al tratar de sacar un cabo de la roldana de un montón.



5. FINALIZACIÓN DE LA VISITA

Una vez efectuadas las comprobaciones en los apartados anteriores, y tomada cumplida nota, a ser posible en un checklist concreto, sencillo, con una lista básica de las comprobaciones a efectuar, procederemos a practicar citación a la empresa armadora para que nos aporte en las oficinas de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social correspondientes, la documentación laboral y de Seguridad Social no obrante en el barco y sobre la que no es preciso insistir por ser de sobra conocida, entre la que destacaría la documentación relativa a la gestión de la acción preventiva, vigilancia de la salud, contratos de trabajo, boletines de cotización al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de la Seguridad Social, altas en la Seguridad Social, etc.

Al desembarcar, tomaremos las mismas precauciones que adoptamos al abordar el barco.

