

ACCIDENTES NÁUTICOS EN LA ACTIVIDAD PESQUERA

DANIEL MOLINA CARRANZA

El teniente de navío (R) Daniel Molina Carranza es Capitán de Ultramar y Pesca y Perito Naval. Actualmente se desempeña como Perito Naval en el Tribunal Administrativo de la Navegación y en la Cámara Federal de Comodoro Rivadavia.

Para comprender el nivel de riesgos de la actividad marítima pesquera es necesario hacer un rápido resumen de los diferentes tipos de embarcaciones afectadas a la actividad de captura de recursos pesqueros, y ofrecer al lector una descripción lo más sucinta posible de dichas embarcaciones y el marco del área de trabajo comprendiendo desde la geografía hasta las condiciones meteorológicas imperantes en las mismas.

Además debemos conocer quiénes son las autoridades responsables de la formación del personal embarcado, de la seguridad marítima en el mar y del cumplimiento de las reglamentaciones que regulan la actividad.

A. La división de la flota pesquera se efectúa sobre la base de varios criterios:

1. Por su autonomía y desplazamiento
2. Criterio socio-económico
3. Criterio operativo
4. Por los métodos y artes de pesca que utilizan

Desde el punto de vista de la Seguridad Marítima el punto más importante es el 1. Aquí se aplica la Ordenanza Marítima N° 1/97 de la Prefectura Naval Argentina y que brevemente trataré de describir:



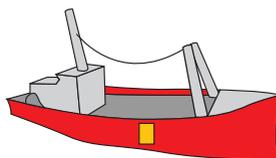
Buques de rada o ría: casco amarillo, con franja blanca (artesanales) 15 millas de alejamiento, 24 horas de despacho.



Buques costeros cercanos: casco amarillo, franja roja 40 millas y 36 horas de despacho



Buques costeros lejanos: casco amarillo, franja negra 100 millas y 48 horas de despacho, les dan hasta 72 a pedido.



Buques de altura: fresqueros, congeladores y factorías. No tienen límite de despacho y alejamiento de la costa o puerto. Casco rojo y superestructura blanca. Franja amarilla.

Fresqueros: hay convencionales (viran la captura por estribor), ramperos y tangoneros.
Congeladores: arrastreros ramperos, tangoneros, poteros, palangreros.
Factorías: ramperos, todo proceso más planta de harina.



BOLETÍN DEL CENTRO NAVAL

Número 809

Septiembre/diciembre de 2004

Recibido: 9.6.2003

En general toda la flota es arrastrera, remolcan redes de fondo o media agua y los más artesanales el "ranio" que es una rastra de marco rectangular de hierro y embudo de alambre y paño de red.

Tanto los costeros cercanos como los lejanos y los convencionales fresqueros, en determinadas épocas del año unos trabajan con redes de cerco con y sin jareta para la captura de anchoíta, caballa y bonito, en general en primavera y verano. Otros trabajan con nasas para la captura de besugo, mero y salmón.

Las tripulaciones actúan sobre la base de convenios en vigencia desde 1975 con sus modificaciones de acuerdo al tipo de flota. La flota amarilla trabaja lo que se llama "a la parte", donde la producción se reparte en una cantidad total de partes que arreglan entre el propietario de la embarcación y los tripulantes, previo descuento de los gastos de combustible, aceite, redes, etc. También hay tripulantes monotributistas que arreglan con el propietario en forma separada.

En la flota de altura o roja el convenio es a porcentaje de la producción y el arreglo se realiza a través de un contrato por viaje o marea entre el armador y el tripulante. Hay diferentes arreglos de acuerdo a la jerarquía del tripulante.

Los barcos que constituyen cada una de las flotas son a la fecha: congeladores 205; que comprende a arrastreros de especies demersales y pelágicas, tangoneros; palangreros y poteros; arrastreros factorías 9, costeros cercanos y lejanos 147; rada y artesanales 154; Fresqueros de altura 117.



Ola vista desde un portillo del puente.

B. La tripulación de cada barco depende del porte del mismo en función directa con el tipo de captura, duración del viaje y tipo de proceso a lograr a bordo.

En un congelador grande o un factoría tenemos más de sesenta tripulantes y un artesanal tres o cuatro únicamente. La capacitación del personal a bordo se divide en oficiales y marinería. Los oficiales estudian en la Escuela Nacional de Pesca dependiente de la Dirección de Instrucción Naval (Armada Argentina) y una vez que dicho personal de la marina mercante ha concluido sus estudios, es registrado y habilitado para navegar por la Prefectura Naval Argentina que es la que refrenda sus títulos y le otorga los documentos de embarco.

La Prefectura también atiende la formación del personal subalterno de la pesca mediante varias escuelas que funcionan en sus propias dependencias, tanto para el personal de cubierta como para los servicios auxiliares.

Además de todos los nombrados existe a bordo personal técnico que teóricamente no desempeña tareas de seguridad de la navegación y aparecen en el rol de tripulación como técnicos de pesca, máquinas, etc. Esta dotación en general es personal capacitado extranjero que no ha homologado los títulos, generalmente por falta de acuerdos entre su país de origen y la Argentina y tiene buena formación marinera, pero en algunos casos un total desconocimiento del idioma español. Toda esta gente proviene de Japón, Corea, España, pero también hay noruegos y de otras nacionalidades. Las atribuciones con respecto a la habilitación del personal de la navegación de la Prefectura incluyen a los exámenes médicos para verificar su aptitud física.

Adicionalmente, la PNA asigna a los buques sus dotaciones de seguridad, otorgándoles los certificados pertinentes mediante la Ordenanza marítima 5/89. La determinación de estas dotaciones, debe ser llevada a cabo según las normas vigentes en el orden internacional (resolución OMI A.484(XII)) y la reglamentación nacional, y la PNA la efectúa atendiendo a las características peculiares de cada buque y el servicio a que se lo destina, teniendo por objeto asegurar el funcionamiento de sus servicios esenciales y de emergencia en especial la seguridad a la navegación.



Pesquero de altura
capeando de proa.

Los armadores de buques, los agentes marítimos, los peritos navales, los ingenieros y técnicos navales y otras categorías de personal terrestre vinculado a la pesca y navegación completan el elenco de actividades sujetas a registro y habilitación.

En todos los casos, se debe llevar el historial de sus antecedentes y desempeño profesional.

C. Referente a las normas de seguridad que se aplican en la navegación marítima son las correspondientes al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, reiteradamente enmendado y ampliado con la experiencia resultante de diversos acaecimientos de la navegación.

En lo que hace a la construcción de buques, se verifica el cumplimiento de las reglas sobre compartimentado, estabilidad, plantas propulsoras e instalaciones eléctricas, la prevención, detección y extinción de incendios, los dispositivos y medios de salvamento y las radiocomunicaciones marítimas. La seguridad de la navegación se regula mediante el otorgamiento de certificados de seguridad por parte de PNA. Cuando un pesquero va a zarpar a zona de pesca debe tener toda la documentación al día, el rol de tripulación completo con un mínimo de dotación de seguridad y el personal de dicho rol con sus libretas al día, con los exámenes médicos actualizados y todos los certificados vigentes, los que incluyen además el material de seguridad y salvamento; asimismo la Prefectura del puerto de zarpada debe verificar que el personal conozca sus roles de siniestro y éste todo el material de seguridad embarcado de acuerdo a los certificados obrantes.

Una vez que el barco zarpó mantiene su conexión con una red de comunicaciones destinada a la seguridad de la navegación y la radiodifusión de avisos a los navegantes, información meteorológica, novedades del balizamiento y toda otra noticia útil.



Pescando a fuerza de máquinas.

D. Finalmente quiero nombrar a otra autoridad que interviene también en la regulación de la pesca, en cuanto hace a la zona de captura habilitadas, los permisos que posee cada barco, la presencia de inspectores a bordo y el Sistema de Monitoreo Satelital de la Flota Pesquera Argentina, esa entidad es la Subsecretaría de Pesca.

Creo que con la información que hemos visto hasta ahora estamos en condiciones de entender un poco más la problemática del sector y los accidentes náuticos que lamentablemente ocurren.

Registro de accidentes

Entre los años 2003 y 2004 se hundieron los siguientes pesqueros: *Don Roberto*,

Jesús del Camino, *Santa Lucía*, *María Alejandra*, *Fe en Pesca* y *Fénix*. Además cuatro artesanales.

Si tomamos el año 2002, sufrimos 4 hundimientos en los cuales uno fue con la pérdida total de la tripulación, y los otros tres sin víctimas. Tres incendios en navegación, por lo menos 4 varaduras registradas, dos colisiones y gran cantidad de casos de remolques por hélices trabadas por redes o cables de arrastre. En la presente consideración no están incluidos los accidentes de trabajo sufridos por el personal de planta. Asimismo es muy probable que además de lo expuesto haya casos en los cuales aún se encuentre el sumario sustanciándose o pendiente y no tenga dicha información, de todos modos el número de acaecimientos es altamente preocupante.

Causas de los accidentes

En la casi totalidad de los casos los accidentes ocurren por fallas humanas, fallas que son provocadas fundamentalmente por falta de conocimientos náuticos, pobre profesionalismo y exceso de riesgo en la toma de decisiones de los responsables de los barcos. Ausencias inexplicables de los puentes de mando por parte de patrones o capitanes, delegar la seguridad náutica y de las máquinas en personal no habilitado, navegar durante meses con la dotación mínima de seguridad con el consiguiente cansancio y falta de respuesta ante las emergencias, desconocimiento de la correcta operación de los medios electrónicos de ayuda a la navegación, mala evaluación de los pronósticos meteorológicos y básicamente desconocimiento de las capacidades marineras del propio barco; son éstas las causas más comunes de accidentes.

He podido comprobar en algunos casos que existe personal, que cubre puestos de responsabilidad en los barcos, carentes de aptitud psicofísica, por ejemplo patrones diabéticos insulín dependientes zarpar por 96 horas o más a zona de pesca como único oficial en el puente de un barco amarillo o en otro caso un patrón operado del corazón tener que enfrentar un temporal durante una noche mientras el personal descansaba y perderse hombres y barco.

Soluciones

La solución a estos problemas debe ser encarada lo antes posible para evitar las reiteraciones de los mismos tipos de accidentes en los cuales perdemos vidas humanas, y en el mejor de los casos los medios de trabajo y los costos de tener que afrontar salvamentos, remolques, apagar incendios, etc.

El primer medio en el cual debemos abocarnos es en el área de instrucción y capacita-

ción, trabajando sobre el nivel de alumnos que reciben las escuelas y cursos de marinería, de ser necesario con cursos básicos de capacitación que les permitan asimilar y entender las materias que luego deberán afrontar. Incentivar los conceptos de seguridad, tanto náuticos como de trabajo. No permitir que se reciba personal sin las capacidades mínimas necesarias, desde oficiales hasta marineros.

En el campo de la Reglamentación, debemos asumir como propias las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional, OMI, por ejemplo la de realización de guardia de navegación en los buques pesqueros, y se deben adecuar las dotaciones de seguridad a la Ordenanza 5/89 y no armar dotaciones de seguridad que luego se convierten en dotación de pesca y trabajo, como he podido comprobar en barcos de setenta metros con 50 tripulantes y únicamente Capitán y Primer Oficial para dos meses de navegación y pesca ininterrumpida.



Pesquero holandés de 46 metros navegando en el Mar del Norte.

Referente a la aptitud médica del personal embarcado, debe hacerse cumplir la ordenanza que la regula, no permitiendo que personal que no reúne las condiciones necesarias se embarque. A tal fin debe efectuarse concienzudamente todos los chequeos médicos necesarios antes de otorgarle a un tripulante la aptitud para embarcar. En cuanto a las modificaciones a los cascos y máquinas, deben ajustarse los controles de las modificaciones en cuanto a la presencia de elementos no autorizados que modifiquen las condiciones de estabilidad o quiten visibilidad en los puentes de mando.

Una vez producida la desgracia de la pérdida del barco, difícilmente aparecen las balsas o las balizas reglamentarias emitiendo, esto seguramente se debe a enganches en el hundimiento con las redes, pero también puede deberse a irresponsables trincas para evitar las pérdidas o directamente a que hay elementos que aparecen a bordo en el momento de la inspección únicamente.

Finalmente quiero nombrar el factor de la evaluación meteorológica, lo que me hace pensar primero en que debemos mejorar en tiempo y forma la llegada de los pronósticos aprovechando las mejores técnicas modernas y enseñar a los patronos y capitanes a interpretar las cartas meteorológicas antes de zarpar, muy especialmente en los barcos más pequeños; el zarpar para después buscar abrigo en una caleta porque no se puede pescar es un riesgo para la tripulación, una pérdida de dinero para el armador y el barco que van a resultado de la captura. Conversando con un reconocido meteorólogo, me comentó que la Armada, luego de la experiencia de Malvinas, decidió incorporar Meteorología como materia anual en el curso de cuarto año de la Escuela Naval, en la pesca donde el teatro de Operaciones es el mismo o muy similar debemos darle el mismo tratamiento en importancia para crear el criterio profesional de quienes serán los responsables de la vida de los tripulantes.



Espero que el artículo illustre de alguna manera sobre este tema, y todos en el nivel de nuestras responsabilidades recapitemos sobre qué hacer para no transformar una actividad que de por sí es de alto riesgo en una aventura de vida. ■