

# Pesca segura

## Un futuro Plan de Acción Internacional (IPOA) sobre seguridad para pesqueros y pescadores podría transformarse en un hito histórico

La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) calcula que la flota pesquera mundial está integrada por aproximadamente 1.300.000 buques pesqueros con cubierta y 2.700.000 sin cubierta. Alrededor del 86 % de los buques con cubierta se concentran en Asia. Aunque no se dispone de mucha información acerca de las embarcaciones sin cubierta y sin motor, se estima que el 83% del total se ubica igualmente en el continente asiático. Si bien la práctica totalidad de los pesqueros con cubierta está mecanizada, sólo una tercera parte de los buques de puente abierto cuenta con propulsión mecánica, en general un motor fuera borda. El resto son embarcaciones tradicionales de tipologías variadas, de vela o de remo.

Las estadísticas acerca del empleo en el sector pesquero son escasas, parciales y de calidad deficiente. Según datos de la FAO, en 2004 el sector primario de la pesca de captura y de la acuicultura daba empleo a 41 millones de trabajadores a jornada completa o parcial y pescadores ocasionales. La inmensa mayoría de este grupo se encuentra en países en desarrollo, especialmente en Asia. En ese mismo año se calculaba que tres cuartas partes del total de los trabajadores del sector eran pescadores, es decir, unos 30 millones, de los cuales 16 millones trabajaban a tiempo completo en el sector marítimo. Aproximadamente el 98% de los pescadores faenan a bordo de pesqueros con eslora inferior a 24 m y dos terceras partes en buques con eslora inferior a 12 m, tanto con cubierta como sin ella.

Es probable que probablemente la pesca marítima sea el oficio más peligroso del mundo. La Organización Mundial del Trabajo (OIT) considera que cada año mueren unos 24.000 trabajadores en las pesquerías de captura. Para las familias de los falleci-

dos las secuelas de los accidentes suponen un pesado lastre. En muchos países en desarrollo puede tratarse de una auténtica catástrofe: a menudo las viudas ocupan una baja posición social, no existe un Estado del bienestar que se haga cargo de los familiares y, al faltar fuentes de ingresos alternativas, la viuda y los hijos del trabajador fallecido pueden terminar en la indigencia.

En la seguridad de los pescadores y de los pesqueros intervienen elementos como el diseño, la construcción y el equipamiento del buque. No obstante, a la hora de mejorar las condiciones de seguridad las trabas más importantes probablemente radiquen en factores como la presión económica y social, el exceso de capacidad de pesca y la explotación excesiva de los recursos costeros. Por lo demás, las condiciones de seguridad son diferentes según se trate de un pesquero o de un mercante. Así, por ejemplo, la mayor parte de las operaciones peligrosas que se realizan en un buque mercante tienen lugar al abrigo de un puerto, mientras que en un

**Es probable que la pesca marítima sea el oficio más peligroso del mundo.**

pesquero, especialmente en los de menor envergadura, la tripulación faena con frecuencia en alta mar, en la cubierta, con buen o mal tiempo y con las escotillas abiertas, a fin de localizar y arrancarle al mar sus preciados frutos.

### Una preocupación constante

La seguridad en el mar ha constituido una de las preocupaciones constantes de la FAO desde su creación en 1945, momento

Los autores de este artículo son **Jeremy Turner** ([jeremy.turner@fao.org](mailto:jeremy.turner@fao.org)), jefe del Servicio de Tecnología Pesquera de la FAO, y **Ari Gudmundsson** ([ari.gudmundsson@fao.org](mailto:ari.gudmundsson@fao.org)), del Departamento de Pesca de la FAO

ROBERT LEE



Un grupo de pescadores empuja un barco hacia el mar en la aldea de Palta (Perú)

en que la organización prestó su apoyo a numerosos países con el propósito de establecer centros de formación pesquera. Fue así como vieron la luz centenares de institutos de formación, muchos de los cuales siguen en funcionamiento hoy en día. Desde entonces se han organizado incontables proyectos sobre formación y seguridad, comprendiendo cursos, talleres y seminarios, con lamillares de participantes. La FAO ha realizado igualmente varios proyectos de nivel regional relativos a la seguridad de los pescadores y de los buques. Actualmente, algunos de ellos están en curso y se continúan programando otros para el futuro.

La seguridad en el sector es indisociable de la gestión pesquera, como de hecho se reconoce en las disposiciones del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO. Dicho Código se adoptó por unanimidad el 31 de octubre de 1995 en la Conferencia de la FAO a fin de enmarcar las iniciativas nacionales e internacionales en pro de una explotación de los recursos acuáticos vivos sostenible y respetuosa con el medio ambiente. El Código incluye disposiciones tocantes a la seguridad y la salud de los trabajadores y su aplicación es voluntaria.

La FAO cuenta asimismo con una larga tradición de cooperación con otros organismos de la familia de las Naciones Unidas (ONU), como la OIT y la Organización Maríti-

ma Internacional (OMI). Junto a ellas elabora líneas directrices y normas. El primer acercamiento al tema en la esfera internacional tuvo lugar a principios de los sesenta y adoptó la forma de los siguientes textos:

- Código FAO/OIT/OMI de seguridad para pescadores y buques pesqueros, partes A y B;
- Directrices FAO/OIT/OMI de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, y
- Documento FAO/OIT/OMI de orientación sobre formación y titulación del personal de los buques pesqueros.

Actualmente la FAO, junto con la OIT y la OMI, prepara nuevas normas de seguridad destinadas a pescadores pequeños excluidos del ámbito de aplicación del Código y de las Directrices. El título provisional que ha recibido este texto es "Recomendaciones de seguridad para buques pesqueros con cubierta de eslora inferior a 12 metros y para buques pesqueros sin cubierta". Las recomendaciones irán acompañadas de directrices para su aplicación práctica y está previsto que este paquete normativo esté finalizado en 2010. El grupo internacional que se ocupa de la preparación de estas normas dispone de una página *web*, que puede consultarse en: <http://www.sigling.is/fs-iscg>

La principal causa de accidentes en el sector pesquero no estriba tanto en el diseño y la construcción de buques poco seguros como en el error humano, que según algunos cálculos provoca alrededor del 80% del total de accidentes. Puede ocurrir que un buque bien armado y pertrechado puede zozobrar como consecuencia de una mala práctica pesquera o náutica debida a la ignorancia de la tripulación acerca de factores operativos que reducen la estabilidad de la embarcación.

### Asistencia externa

Muchos países en desarrollo tienden a buscar asistencia externa con objeto de planificar la gestión pesquera en sus zonas económicas exclusivas (ZEE). La FAO es el organismo de la ONU con mandato y competencia para promover en este tipo de países la aplicación de un enfoque integral de gestión que incluya la seguridad de los pescadores y de los pesqueros. Esta tarea emana, en primer lugar, del mandato de la FAO de mejorar los niveles de nutrición y las condiciones de vida en el mundo y, en segundo lugar, de lo estipulado en el Código

de Conducta para la Pesca Responsable, que a su vez otorga a la organización el mandato de vigilar su aplicación en la práctica y su impacto sobre el sector pesquero en todo el mundo.

La supeditación de las licencias pesqueras a requisitos de seguridad de los buques supone ya de por sí una cierta garantía de mejora de la situación. En el futuro pesca legal será sinónimo de pesca segura. Con todo, franquear este umbral exigirá un profundo cambio de actitud en el sector y, por ende, una fuerte motivación por parte de los legisladores. Ahora bien, teniendo en cuenta que la pesca es una de las actividades más peligrosas del mundo, esta evolución parece inevitable.

La principal lección que puede extraerse de las experiencias de la FAO en la aplicación de iniciativas de seguridad es que una recomendación, por muy sensata que sea, no constituye una base apropiada para que los gobiernos tomen las decisiones pertinentes o para que las empresas reaccionen de forma deseada. El índice de accidentes en el sector pesquero se mantiene en niveles intolerables, a pesar del establecimiento de instrumentos y directrices relativos al proyecto, la construcción y el equipamiento de los pesqueros. La principal causa de los accidentes y de las muertes en el sector no reside en el mal diseño, mala construcción o mal equipamiento de los buques, sino en errores humanos, consecuencia de la ignorancia de problemas de seguridad y de malas prácticas de pesca o de navegación. Dichas malas prácticas exigen de los buques prestaciones que superan claramente sus posibilidades de diseño. Si se imponen normas para reforzar el buque, si se le da mayor estabilidad o se mejora su navegabilidad, puede ocurrir simplemente que la tripulación se arriesgue más en sus operaciones a fin de aumentar las capturas. Para evitarlo podrían tomarse medidas disuasorias, dentro del marco de la gestión pesquera, destinadas a los patrones de los barcos u otras medidas que reduzcan las presiones económicas que inducen a los pescadores a asumir esos riesgos.

Durante la 27ª reunión del Comité de Pesca de la FAO (COFI en sus siglas en inglés) numerosos participantes manifestaron su preocupación por el tema de la seguridad en el mar a bordo de pesqueros y, especialmente, a bordo de pesqueros de pequeña escala. En este sentido, se instó a la FAO a seguir colaborando con la OMI y a que preparar unas directrices acerca de las mejores

prácticas de seguridad en el mar y se recomendó al COFI que reflexionase sobre la posibilidad de formular un plan de acción internacional (IPOA) al respecto.

La preparación de un IPOA acerca de la seguridad de los pescadores y de los pesqueros, que incluya directrices sobre las mejores prácticas de seguridad en el mar, supondría un auténtico hito en el avance hacia una seguridad reforzada y una oportunidad para abordar el asunto de forma integrada. Un IPOA es un instrumento de carácter voluntario que se elabora dentro del marco del Código de Conducta para la

### La seguridad en el sector es indisoluble de la gestión pesquera...

Pesca Responsable de la FAO.

Al aplicar los IPOA actualmente vigentes los Estados se obligan a llevar a cabo una serie de actividades en colaboración con las organizaciones internacionales pertinentes y a realizar una evaluación exhaustiva del problema en cuestión a fin de definir su magnitud. En caso de que efectivamente se detecte su existencia, se adopta un plan de acción nacional (NPOA) dirigido a paliarlo;


JOHN SWAMY/SIFFS



Demostración del uso del salvavidas durante un programa de formación en una aldea de pescadores de la India

un plan que el propio Estado miembro debe elaborar, aplicar y supervisar.

El NPOA debe incluir medidas de mitigación adecuadas, planes de investigación y desarrollo e instrumentos destinados a pro-

madar, permitiendo así la puesta en común de las experiencias y de las lecciones aprendidas. 

**Aun cuando un Estado decida que no necesita dotarse de un NPOA, se le puede exigir que revise esa decisión periódicamente, especialmente a la luz de las transformaciones que se hayan operado en su sector pesquero.**

mover la concienciación de los pescadores, sus asociaciones y demás grupos implicados. Además, debe facilitar información sobre posibilidades de asistencia técnica o financiera y establecer programas de recopilación de datos fiables sobre el tema abordado. Éste es el modelo que podría seguir un IPOA sobre seguridad de los pescadores y de los pesqueros.

### Un sector en mutación

Aun cuando un Estado decida que no necesita un NPOA, se le puede exigir que revise esa decisión periódicamente, especialmente a la luz de las transformaciones que se operen en su sector pesquero. Si al evaluar la situación en un momento posterior el Estado detecta un problema, tiene que poner en marcha un NPOA. Al mismo tiempo, dentro de su ejercicio bianual de notificación a la FAO en el contexto del Código de Conducta para la Pesca Responsable, los Estados deben presentar un informe de progreso sobre la evaluación, elaboración y aplicación de sus NPOA respectivos.

Un IPOA presenta numerosas ventajas. Al tratarse de un instrumento de carácter voluntario, no es tan sensible a los habituales escollos que acompañan el desarrollo de un nuevo instrumento internacional. Además, en principio se prevé que se aplique a barcos de todos los tamaños. Por otra parte, siendo un instrumento elaborado dentro del contexto del Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO, tendrá un mayor predicamento que una mera directriz de carácter voluntario. Al adoptar un IPOA los Estados miembros se obligan a llevar a cabo una evaluación del problema y de sus causas a nivel nacional y a proponer medidas destinadas a mejorar la seguridad. De la misma manera, quedan obligados a informar una vez cada dos años al COFI de las medidas to-

#### Más información

[www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic\\_id=257&doc\\_id=647](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647)

**Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (Convenio SOLAS)**

[www.fao.org/fi/website/FIRetrieveAction.do?dom=topic&fid=12272](http://www.fao.org/fi/website/FIRetrieveAction.do?dom=topic&fid=12272)

**Seguridad de la pesca en el mar, FAO**

[www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/rep-v-1.pdf](http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/rep-v-1.pdf)

**Condiciones de trabajo en el sector pesquero, OIT**

[www.icsf.net/SU/Dos/EN/57](http://www.icsf.net/SU/Dos/EN/57)

**Dossier del CIAPA sobre seguridad en el mar**