

**INFORME Y PROPUESTAS SOBRE
LA APLICACIÓN DE LA LEY DE
PREVENCIÓN DE RIESGOS
LABORALES AL SECTOR MARÍTIMO**

INDICE

Página

INTRODUCCIÓN.-	
CAPÍTULO I: CONSIDERACIONES GENERALES	1-5
CAPÍTULO II: ANÁLISIS DEL SECTOR MARÍTIMO.....	8-59
1.- Distribución de los subsectores.....	8
1.1.- Pesca	8
1.1.1.- Distribución por caladeros	8-10
1.1.2.- Flota pesquera operativa por modalidades	10
1.1.3.- Flota operativa por intervalos de eslora y edades	11-12
1.1.4.- Flota operativa por intervalos de arqueo	12-14
1.1.5.- Flota por Comunidades Autónomas	14-20
1.1.6.- Análisis de flota por modalidades y Comunidad Autónoma.....	20-24
1.2.- Marina Mercante	24
1.2.1.- Buques mayores de 100 GT	24-28
1.2.2.- Buques menores de 100 GT.	28-29
2.- Distribución de la afiliación en el R.E.M.	29-33
3.- La siniestralidad laboral	33-51
3.1.- Siniestralidad en la pesca	34
3.1.1.- Fuentes	35-36
3.1.2.- Siniestralidad en el centro de trabajo	36-41
3.1.3.- Factores extralaborales	41-44
3.2.- Siniestralidad en la Marina Mercante	44-46
3.3.- Consideraciones sobre las causas de los accidentes	47-48
3.4.- Accidentabilidad en actividades subacuáticas	48-49
3.5.- Resumen.....	50
4.- Aproximación sociológica a las actividades marítimas: Elementos descriptivos y aspectos diferenciadores del sector	51-58
4.1.- Las gentes del mar.....	51-53
4.2.- Factores configuradores de las actividades marítimas	53-56
4.3.- Unidades de producción.....	56-58

CAPÍTULO III.- NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL	60-99
1.- Comentarios sobre la Normativa Aplicable	61-67
2.- Seguridad y Salud del Trabajo a Bordo	67-83
2.1.- Seguridad y salud laboral.....	67-71
– Ley 31/95	
– RD 39/97 y Orden 27-6-97	
– RDs 485/97, 486/97, 487/97, 488/97, 664/97, 665/97, 773/97, 1215/97, 1216/97, 1.627/97, Orden 22-4-97	
– OGSHT/71	
2.2.- Principios básicos, derechos y obligaciones	71-72
– Declaración Universal Derechos Humanos/48	
– Carta Social Europea/61	
– Tratado Constitutivo CEE/57	
– Pacto Internacional Derechos Económicos, Sociales y Culturales ONU/66	
– Constitución Española/78	
2.3.- Leyes.....	72-75
– ET RDL 1/95	
– Decreto 2065/74	
– RDL 1/94	
– Ley 14/86 Sanidad	
– Ley 21/92 Industria	
– Código Penal	
– Código Civil	
2.4.- Normas convencionales.....	75-76
2.5.- Organización Internacional Del Trabajo	77-78
Convenios	
Recomendaciones	
2.6.- NORMAS TÉCNICAS	79-82
Normas técnicas reglamentarias	
Normas UNE	
2.7.- Otros reglamentos e instrucciones técnicas.....	82-83
2.8.- Otra normativa	83
3.- Seguridad de la Vida Humana en el Mar	84-99
3.1.- Convenios OMI	84-90
3.2.- Recomendaciones y códigos OMI.....	91-92
3.3.- Normativa española sevimar.....	92-99
3.4.- Otras normas sevimar	99

CAPÍTULO IV: REPERCUSIÓN DE LA LPRL EN EL SECTOR.....	102-132
1.- Comentarios	102-103
2.- El Empresario.....	103-105
3.- Los Servicios De Prevención	105-107
4.- Los Trabajadores	107-108
5.- La Formación.....	109-110
6.- Vigilancia Y Control De La Salud.....	110-117
7.- Las Responsabilidades	117-118
8.- Las Mutuas	118-119
9.- Novedades De índole Técnica.....	120-132
10.- Otros Aspectos	132
CAPÍTULO V: PROPUESTAS PARA LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN LOS SUBSECTORES.....	135-154
Justificación	135
1.- La Estructura De La Acción Preventiva	136-146
2.- La Vigilancia Y El Control De La Salud	146-149
3.- Formación.....	149-153
4.- Otras Propuestas	153-154
CAPÍTULO VI: ADMINISTRACIONES COMPETENTES:	
COORDINACIÓN	157-167
1.- El Programa Inspecmar.....	157-161
2.- Competencias En Seguridad Y Salud Laboral.....	161-165
3.- Coordinación Inspectoral Marítima Entre Administraciones	165-167
CAPÍTULO VII: CONCLUSIONES.....	169-171
ANEXOS	
– Mandato del Grupo de Trabajo	
– Flota Pesquera: Distribución Por Comunidades Autónomas Y Puertos Locales	
– Desarrollo Normativo Actualizado de las Directivas Comunitarias de Salud Laboral	

INTRODUCCIÓN.-

El presente trabajo, con la denominación de **"INFORME Y PROPUESTAS SOBRE LA APLICACIÓN DE LA LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES AL SECTOR MARÍTIMO"**, pretende responder a la encomienda realizada al Instituto Social de la Marina por el Grupo de Trabajo, creado por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, con el mandato que se expresa en el Anexo I.

La primera reunión del Grupo de Trabajo se celebró el 28 de Octubre de 1997.

Del contenido de lo tratado en la citada reunión destaca como punto más importante el mandato asignado al ISM para el estudio, análisis y propuestas de un documento de trabajo que deberá ser sometido a los componentes del Grupo de Trabajo.

El equipo interdisciplinar de técnicos pertenecientes al Instituto Social de la Marina, ha elaborado el documento adjunto, analizando la realidad del sector marítimo e intentando con ello aunar las voluntades de los implicados, con el fin de que la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) en el sector, redunde en una mejor y mayor seguridad y calidad de vida de los trabajadores y en la seguridad y eficacia de los medios productivos, los buques.

A esta labor, combinándola con su quehacer diario, se ha dedicado, durante los últimos meses, el equipo de trabajo creado al efecto. Debemos indicar que en la confección del Documento, se ha intentado huir de las grandes propuestas, y que éste no pretende ser más que un punto de partida que podrá y deberá ser perfeccionado y enriquecido con la participación de los componentes del Grupo de Trabajo.

Las fuentes utilizadas para la elaboración del Documento de Trabajo son diversas y se citan en uno de los anexos. Desde aquí agradecemos la facilidad que hemos tenido a la hora de obtener cifras, datos, citas e ideas de las referidas fuentes.

Madrid, Mayo de 1998

CAPÍTULO I.- CONSIDERACIONES GENERALES

CAPÍTULO I.- CONSIDERACIONES GENERALES.

Para el análisis del sector marítimo parece conveniente realizar unos comentarios, siquiera someros, sobre la actividad y sus peculiaridades.

Es un hecho constatado y puesto de manifiesto por todos aquellos que, de una u otra manera, se han aproximado, mediante sus estudios, investigaciones o experiencias, a la realidad del trabajo marítimo que existen profundas diferencias entre la actividad laboral que se desarrolla a bordo de los buques y aquella otra que se realiza en otras ramas productivas.

Tanto el lugar físico, el buque, como el medio en que ese trabajo se realiza, la mar, dota a esta actividad laboral de unas particularidades propias que condicionan fundamentalmente el desarrollo de las relaciones que de la misma se derivan. El espacio físico en que se lleva a cabo el trabajo, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la carencia -o cuando menos la precariedad- de instalaciones adecuadas para una normal convivencia, las tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, los sistemas de trabajo, las disfunciones horarias, el inadecuado planteamiento en la composición de las dietas, la tensión psíquica que genera el trabajo y el ritmo laboral... etc., conforman un cuadro socio-laboral que exige inevitablemente una atención específica e integral de los poderes públicos.

A mayor abundamiento sobre todo ello, no debe olvidarse que el buque en muchas ocasiones y para un número muy importante de los trabajadores -tripulantes-, es también su lugar de ocio y de residencia durante muchos meses.

En este sentido, no es extraño que estas particularidades hayan merecido una atención específica por diversos Organismos y Organizaciones Internacionales, que ha dado lugar a una amplia regulación **normativa propia y singular** para el sector marítimo pesquero. Tanto la Organización Internacional del Trabajo (O.I.T.), como la Organización Marítima Internacional (O.M.I.), entre otros foros, sociales o técnicos, desgajan del mundo laboral general al sector marítimo y reconocen sus múltiples peculiaridades con la

discusión de su problemática en Conferencias Marítimas para tratar asuntos específicos que conciernen a los trabajadores del mar.

Las circunstancias enumeradas anteriormente, conforman una realidad soportada por un marco normativo, que hace precisa la definición y puesta en marcha de programas especiales para el sector marítimo, con la articulación de modelos muy concretos para este colectivo, cuyas notas diferenciadoras podrían ser: su carácter **específico** y su carácter **integral**.

Específico, por cuanto sólo desde una respuesta normativa no generalizada, que contemple y respete las características del trabajo a bordo de los buques, se puede buscar la eficacia en el cumplimiento de la norma y en la exigencia de la misma.

E **Integral**, por cuanto las actuaciones protectoras o de aplicación normativa para la gente de mar deben aglutinar en un conjunto, la totalidad de sus elementos integrantes. Poner en marcha acciones o programas de diversa índole en este sector, podrían resultar baldíos, si no se establecen los adecuados niveles de integración.

Pero sin duda, el carácter **extraterritorial** de la actividad marítima es el elemento más diferenciador de cualquier otra actividad que no puede ser desconocido por quien asume la responsabilidad de definir y desarrollar cualquier política dirigida al colectivo.

El concepto de "extraterritorialidad" del trabajo marítimo, mucho más allá de una idea, o de una realidad incontestable, constituye un "status" para la gente de mar, ancestralmente admitido y respetado en el derecho marítimo internacional.

Al hablar en general del sector marítimo, muy amplio en su definición, nos ceñiremos principalmente a los colectivos integrados en lo que conocemos como Marina Mercante, por una parte, y Pesca, por otra. No haremos consideraciones en el presente informe a otros grupos implicados en el trabajo marítimo en un sentido amplio, como son Agencias Marítimas, Consignatarios, Agentes de Aduanas, Personal de Oficinas de Empresas Navieras o de Pesca,

Trabajadores Portuarios, etc., si bien realizaremos algunas consideraciones sobre actividades subacuáticas.

El sector analizado, Marina Mercante Y Pesca, posee los componentes específicos enumerados, comunes en algunos de ellos, pero también diferenciados de forma clara en otros, estructura empresarial, relaciones laborales, convenios colectivos, sistemas de remuneración, etc.

En Marina Mercante las unidades productivas recaen en aproximadamente 50 empresas (integradas en el 1er y 2º Registro) que utilizan generalmente la figura jurídica de Sociedad Anónima. Por contra en la Pesca, el número de empresarios es aproximadamente de 9.000 a los que hay que añadir los propietarios de embarcaciones menores sin motor, integrados en las diversas figuras jurídicas tales como, Sociedades Limitadas, Comunidades de Bienes, Autónomos y en menor medida en Sociedades Anónimas.

Estas diferencias entre los subsectores son también evidentes en todo lo relacionado con los sistemas de remuneración, relaciones contractuales, etc.

Quizá para el estudio en profundidad de los orígenes de estas diferencias entre los subsectores, habría que remontarse a épocas muy pretéritas y a razones relacionadas unas veces, con el aislamiento y el individualismo más enraizado, si cabe, en el marino, y en otras, a la falta de sensibilidad del entorno.

En cualquier caso, lo que es evidente es que la conciencia de grupo, de asociación y la mayor sindicación en número de los marinos mercantes, les ha permitido avanzar en mejoras de todo tipo de una forma más clara y directa, que los trabajadores del subsector pesquero.

Probablemente en el subsector de pesca hayan tenido influencia factores como la atomización de las empresas, la falta de estructuras empresariales fuertes, la rentabilidad estacional y no continuada en algunos casos, la desconfianza en las asociaciones sindicales por la propia atomización y especialmente la falta de puntos de referencia y de relación con marinos pescadores de otros países.

Aunque la contribución del sector marítimo a la actividad económica general pueda parecer relativamente pequeña en comparación con otras actividades, lo mismo en la aportación al PIB que en los empleos directos, se hace merecedora de una atención especial por cuanto que, particularmente el subsector pesquero, suele estar concentrado en regiones que ofrecen escasas oportunidades de desarrollo socio-económico y de generación de puestos de trabajo.

Por lo tanto, esta actividad precisa preservar tales estructuras económicas y los empleos derivados de sus industrias afines que inciden muy directamente en el empleo y en el desarrollo socio-económico de empresas e industrias derivadas de la actividad, que va desde la construcción de buques, talleres de reparación, construcción de contenedores y todas las empresas auxiliares de distribución y elaboración de los productos pesqueros.

Por otra parte, existen una serie de factores específicos que condicionan el desarrollo de este sector. Cabe destacar en este sentido la dispersión de las atribuciones administrativas, distribuidas en distintos Departamentos, con criterios a veces divergentes sobre la atención del sector marítimo. Adicionalmente, los aspectos financieros tampoco encuentran, en muchos casos, las necesarias medidas para su desarrollo en eficacia y competitividad.

En cualquier caso, los datos de la población empleada en el sector a estas fechas, a pesar de la gran crisis en la Marina Mercante con importantísimo desvíos de puestos de trabajo a banderas de terceros países y a las reestructuraciones diversas de la flota pesquera, el sector marítimo emplea en España de una forma directa a más de 100.000 trabajadores, lo que supone generar entre 400.000 a 500.000 empleos inducidos de acuerdo con los cálculos de los expertos. A todo ello debe añadirse, como se indicaba con anterioridad, que esta población ocupada suele estar concentrada en su mayoría, en zonas geográficas muy concretas y por lo tanto, ello nos debe conducir a estudiar el sector de una forma realista, analizando las posibles repercusiones sobre cada zona geográfica concreta y no de forma global

haciendo uso de datos de macroeconomía que podrían desvirtuar la realidad del sector.

Finalmente, deberemos tener en cuenta, en el análisis de los subsectores, que tampoco el mundo marítimo se escapa a la cada vez más reafirmada y aceptada economía globalizada como consecuencia de la universalización del mercado de trabajo. Al contrario, entendemos que esta realidad es más patente en este sector, donde la coexistencia de las diversas variedades de sociedades mercantiles, con las variantes que pueden darse en la combinación de nacionalidad de empresa y pabellón del buque (primeros ó segundos registros), junto con las posibilidades de tripulantes de distintas nacionalidades (a veces derivadas de la negociación de acuerdos bilaterales, especialmente en pesca), requieren, por una parte, la búsqueda de respuestas diferenciadoras en relación con la aplicación de la normativa, y por otra, en la vertiente de la formación específica del personal marítimo.

CAPÍTULO II.- ANÁLISIS DEL SECTOR MARÍTIMO

-Indice-

1.- LOS SUBSECTORES

2.- DISTRIBUCIÓN DE LA AFILIACIÓN EN EL R.E.M.

3.- LA SINIESTRALIDAD LABORAL

14.- APROXIMACIÓN SOCIOLÓGICA A LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS

CAPÍTULO II.- ANÁLISIS DEL SECTOR MARÍTIMO.

1.- DISTRIBUCIÓN DE LOS SUBSECTORES.

La evolución de la flota pesquera y mercante española en la última década, en número de unidades, ha ido decreciendo, en un caso para ajustar el esfuerzo pesquero impuesto por la Unión Europea y en otro debido a la aparición de segundos registros creados para buscar una mayor rentabilidad a la actividad del transporte.

1.1.- PESCA.

En el subsector pesquero, con el fin de garantizar un equilibrio duradero entre los recursos y el esfuerzo pesquero, cada Estado de la U.E. ha establecido su propio Programa de Orientación Plurianual.

Los datos con los que trabajaremos corresponden al Plan Sectorial de Pesca 1994-1999, facilitados por la Secretaría General de Pesca Marítima y actualizados a octubre de 1997, que cifra el número de buques dedicados a la **actividad extractiva** en **18.023** y cuyas características básicas distribuidas por zonas de actividad, pueden resumirse de la forma siguiente:

1.1.1.- DISTRIBUCIÓN POR CALADEROS.

- **Aguas españolas:** el 85% de la flota pesquera, 16.328 buques, faena en caladeros nacionales, representando aproximadamente el 30% del tonelaje de registro bruto del total de flota, y una capacidad extractiva equivalente a una tercera parte del total de las capturas. La flota de caladeros nacionales, en cambio, emplea de forma directa a aproximadamente 52.530 trabajadores, lo que representa el 61,3% del total de los trabajadores directos de la pesca.

- **Aguas comunitarias no españolas:** En estos caladeros faenan 841 barcos de pesca con un total aproximado de 108.000 T.R.B., lo que representa

casi el 18% del tonelaje total de la flota y que emplean de forma directa a aproximadamente 10.950 trabajadores.

Aguas internacionales de terceros países: este segmento de la flota esta formado por 854 buques, con más del 50% del T.R.B. total y que da empleo a una cifra superior a los 20.000 trabajadores. Esta flota faena en aguas internacionales, tanto fuera de las 200 millas como en caladeros de terceros países mediante acuerdos suscritos entre estos y la Unión Europea.

Otra flota: adicionalmente a la cifra anterior, debemos añadir 1.283 embarcaciones, denominadas auxiliares, relacionadas o no con la flota enumerada anteriormente.

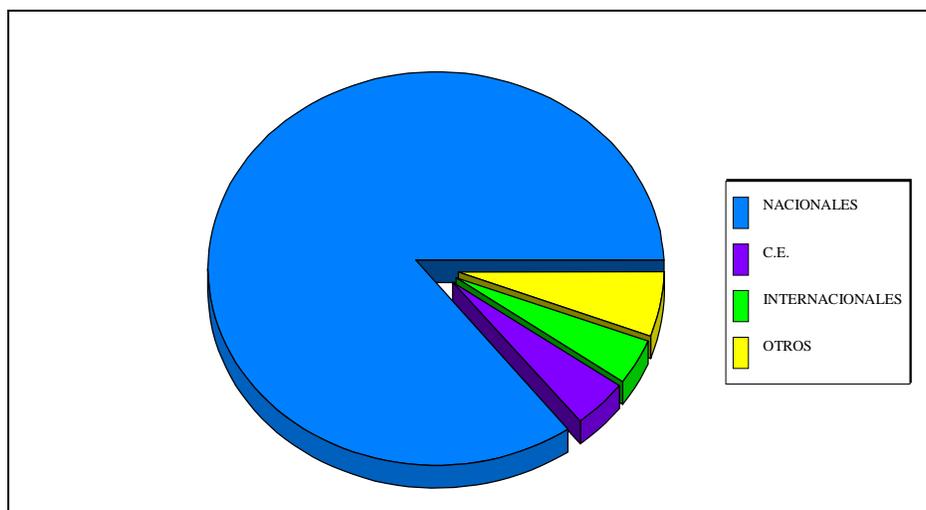
Con todo ello el total de flota pesquera española se eleva a **19.306** buques con un total de 611.723 GT, equivalente aproximadamente a 614.000 T.R.B., con una potencia de 1.584.372 Kw.

En el cuadro adjunto podemos observar lo indicado anteriormente con la distribución de la flota por caladeros y tipo de buques:

CALADEROS	TIPO DE BUQUE	Nº BUQUES	ARQUEO GT
AGUAS ESPAÑOLAS	ARRASTRE	1.505	107.677
	RESTO	14.823	73.423
	SUBTOTAL	16.328	181.100
AGUAS COMUNITARIAS NO ESPAÑOLAS	ARRASTRE	133	31.662
	RESTO	708	73.774
	SUBTOTAL	841	105.436
AGUAS DE TERCEROS PAISES	ATUNEROS	46	76.277
	BACALADEROS	29	22.383
	RESTO	779	205.045
	SUBTOTAL	854	303.705
	BUQUES AUXILIARES	1.283	21.482
TOTAL		19.306	611.723

La distribución anterior por caladeros de actividad y buques, podemos observarla de una manera gráfica en el esquema siguiente:

BUQUES POR CALADEROS DE ACTIVIDAD



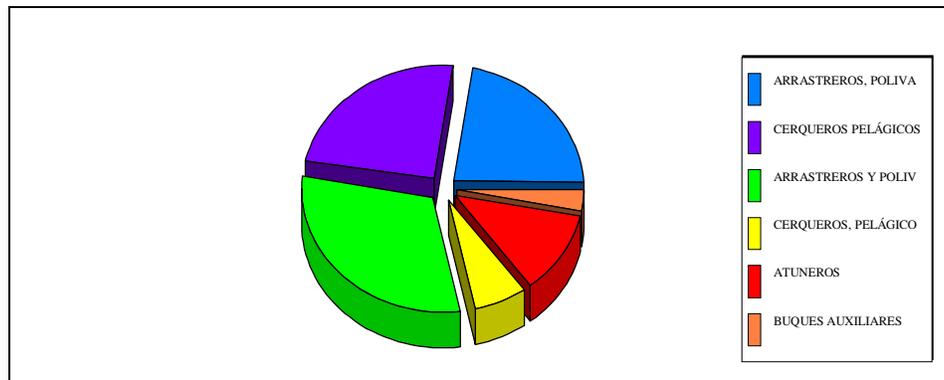
1.1.2.- FLOTA PESQUERA OPERATIVA POR MODALIDADES:

La distribución de la flota española por modalidades de pesca, de conformidad con los datos contrastados, es la siguiente:

MODALIDAD / CATEGORÍA DEL PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	2.135	140.713
CERQUEROS PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	15.033	145.822
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	518	190.415
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	289	37.013
ATUNEROS	46	76.276
BUQUES AUXILIARES	1.283	21.484
TOTAL	19.306	611.723

La composición de la flota de pesca por modalidades, según el cuadro anterior y utilizando la variable del tonelaje dedicado a cada modalidad podemos observarla gráficamente en el cuadro siguiente:

ARQUEO GT



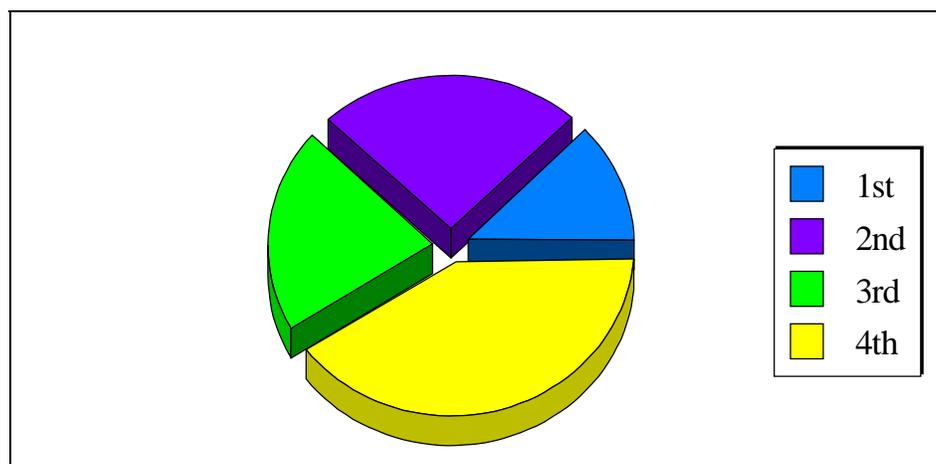
1.1.3.- FLOTA OPERATIVA POR INTERVALOS DE ESLORAS E INTERVALOS DE EDAD:

Otro punto que deberá ser analizado en este estudio y muy tenido en cuenta para la valoración de las propuestas, es la edad de la flota española, al igual que la clasificación por segmentos de eslora y modalidades pesqueras, parámetros que entendemos son de suma importancia para el análisis.

En los siguientes cuadros podemos observar estas variables:

INTERVALO ESLORA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	0-10 AÑOS %	10-20 AÑOS %	20-30 AÑOS %	> 30 AÑOS %
0-8,99 m.	12.882	17.834	7,98	23,02	23,31	45,67
9-11,99 m.	2.083	21.014	17,28	27,74	20,88	34,08
12-14,99 m.	1.366	36.196	30,01	29,28	16,76	23,93
15-17,99 m.	1.035	56.185	26,18	18,84	25,79	29,17
18-23,99 m.	1.076	127.162	36,24	16,26	21,46	26,02
24-29,99 m.	453	87.896	20,75	8,38	39,29	31,56
30-35,99 m.	228	71.834	26,75	7,45	51,75	14,03
36-41,99 m.	49	23.887	10,2	8,16	48,97	3,265
42 y mas m.	134	169.716	20,89	34,32	38,05	6,71
TOTAL	19.306	611.723	13,71	22,88	23,49	39,89

Segmentos de flota por intervalos de edad



1st : 0-10 años (13,71%)
2nd: 10-20 años (22,88%)
3rd: 20-30 años (23,49%)
4th: > de 30 años (39,89%)

Del cuadro anterior, uno de los puntos que resalta, es el envejecimiento de la flota que, en general, no se ha modernizado al ritmo que sería de desear. No obstante, si se constata en determinados segmentos de eslora una mayor modernización. Es de destacar en este sentido, el porcentaje de envejecimiento, con más de 30 años, de la flota en el segmento de eslora hasta 12 m., así como entre 20 y 30 años para el segmento de esloras entre los 30 y 42 m.

1.1.4.- FLOTA OPERATIVA POR INTERVALOS DE ARQUEO.

En el siguiente cuadro, confeccionado con los intervalos de arqueo podremos tener una visión más amplia del tipo de buque pesquero en cuanto a su tamaño.

INTERVALOS GT	Nº BUQUES	ARQUEO GT
0-9,99	7.694	21.485
10-19,99	1.196	17.218
20-49,99	1.397	45.326
50-99,99	1.027	73.846
100-149,99	567	69.244
150-249,99	502	97.644
250-499,99	295	96.762
500-999,99	82	59.451
1000-1999,99	55	77.111

INTERVALOS GT	Nº BUQUES	ARQUEO GT
2000 y más	20	48.665
TOTAL BUQUES CON MOTOR FIJO	12.835	606.752
TOTAL BUQUES SIN MOTOR FIJO	6.471	4.971
TOTAL BUQUES	19.306	611.723
TOTAL BUQUES DE PESCA	18.023	590.239
TOTAL BUQUES AUXILIARES	1.283	21.484

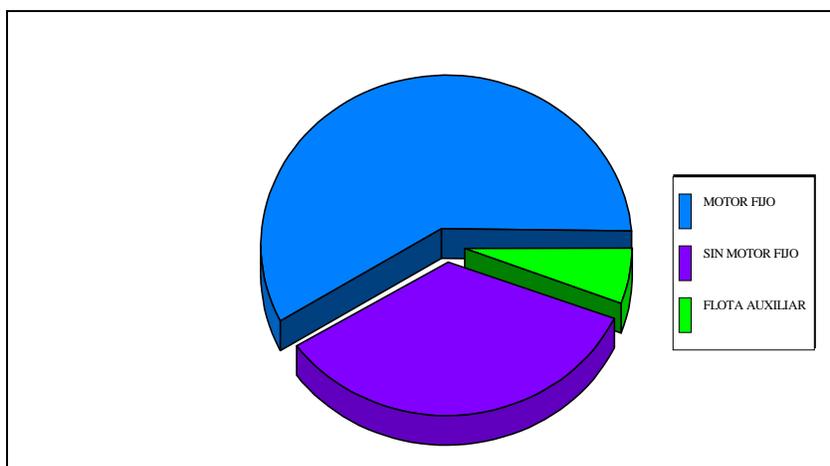
Del estudio de los datos anteriores destaca especialmente que el total de **embarcaciones sin motor fijo**, asciende a un total de 6.471 unidades, que no alcanza el promedio de una tonelada de arqueo. Se trata de embarcaciones de un sólo trabajador afiliado al R.E.M., en la mayoría de los casos como autónomo.

La cifra de **buques auxiliares**, 1.283 unidades, de conformidad con los datos obtenidos de afiliación, corresponde a la flota de la modalidad de cerco, cultivos marinos (bateas mejilloneras y de ostras, entre otras), almadrabas, etc. No obstante, se trata de embarcaciones, en la mayoría de los casos, con un arqueo superior a las 10 toneladas, si bien, algunas de estas embarcaciones pueden estar incluidas en las 6.471 unidades del párrafo anterior.

De las cifras anteriores, podemos concluir, sin demasiado error, que el número de embarcaciones dedicadas a la pesca extractiva asciende a 11.552, a las que habrá que añadir las 1.283, como buques auxiliares y las 6.471 sin motor fijo que faenan en el interior de las rías o en aguas muy cercanas a la costa.

Estos datos en porcentajes son significativos y deberán tenerse en cuenta en las conclusiones de este trabajo, ya que la distribución con los datos anteriores arroja las siguientes cifras: el 59,87% corresponde a flota extractiva con motor fijo, el 33,52% a flota extractiva sin motor fijo y 6,65% a buques auxiliares.

En el cuadro siguiente podemos observar estos porcentajes gráficamente.



Flota extractiva con motor fijo: 59,87%
Flota extractiva sin motor fijo: 33,52%
Flota buques auxiliares: 6,65%

1.1.5.- DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA PESQUERA POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.

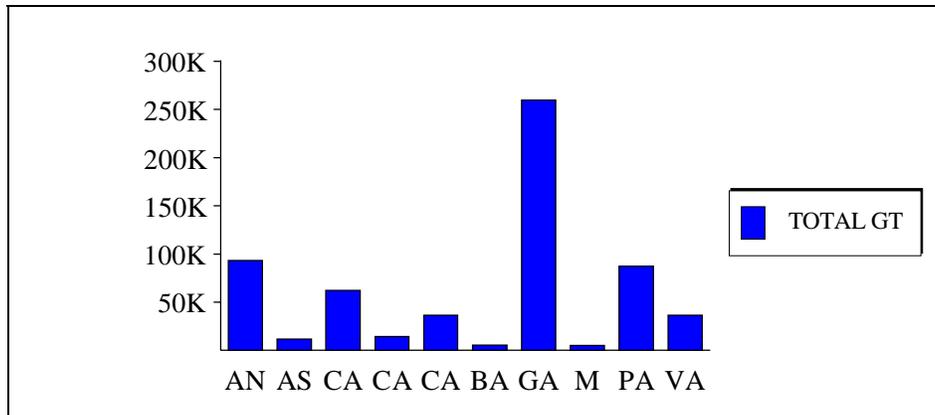
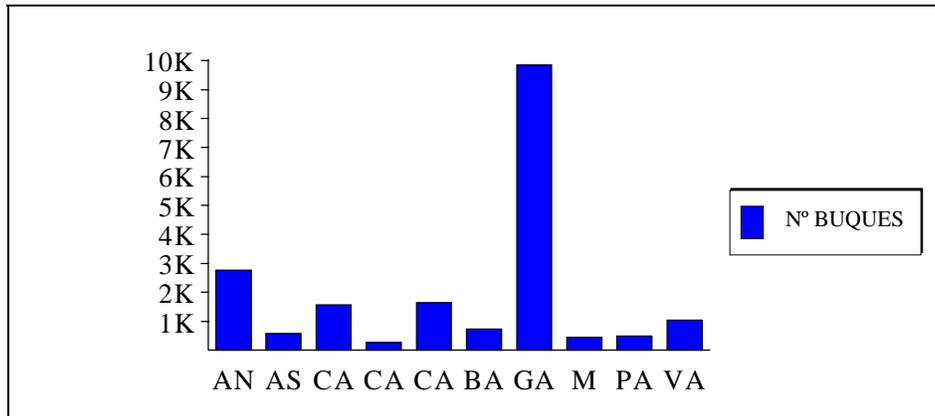
La distribución de la flota pesquera por Comunidades Autónomas, de conformidad con los últimos datos facilitados por la Secretaría General de Pesca Marítima es la siguiente:

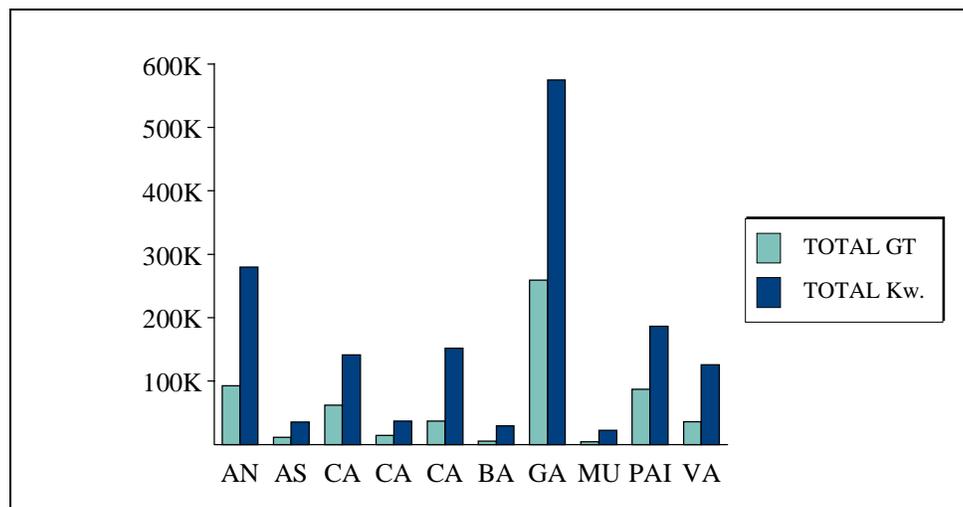
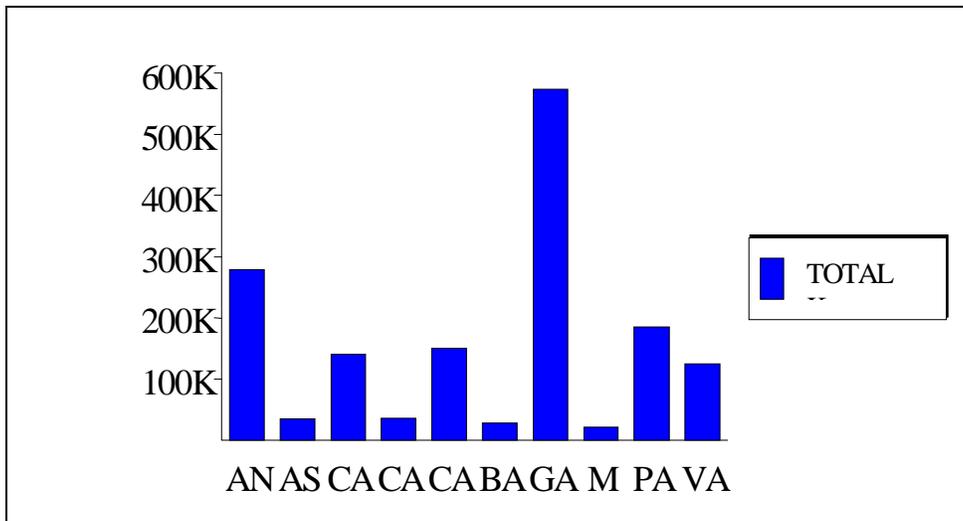
CC.AA.	Nº BUQUES	TOTAL GT	TOTAL Kw.
ANDALUCÍA	2.746	93.096	279.481
ASTURIAS	571	11.764	35.716
CANARIAS	1.562	62.109	141.304
CANTABRIA	258	14.313	36.679
CATALUÑA	1.637	36.648	151.905
BALEARES	729	5.768	30.012
GALICIA	9.821	259.413	574.495
MURCIA	451	5.004	22.944
PAÍS VASCO	490	87.389	186.197
VALENCIA	1.041	36.219	125.639
TOTAL	19.306	611.723	1.584.372

Los datos de Andalucía incluyen las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

En los gráficos siguientes podemos observar el número de buques, el tonelaje y los kilovatios de potencia por Comunidad Autónoma y la relación existente entre tonelaje, expresado en GT y kilovatios de potencia:

El número de buques, el tonelaje y los kilovatios expresados en miles:



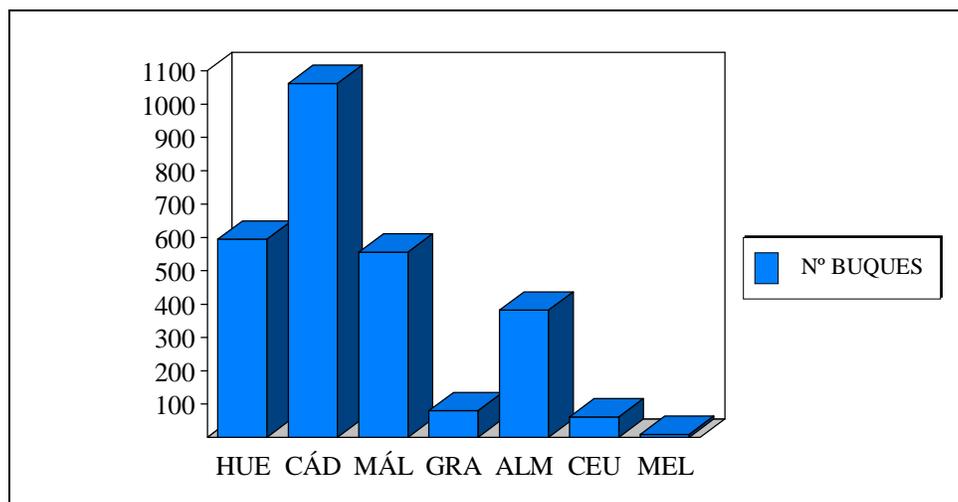


En este punto y con el fin de ofrecer de forma pormenorizada la distribución de la flota, analizaremos el número de buques en las provincias de cada una de las Comunidades Autónomas. Estos datos nos podrán orientar con posterioridad, en el capítulo correspondiente en el momento de definir las propuestas del equipo de trabajo.

Para no ser prolijos en la aportación de datos que puedan confundir, más que aclarar el análisis, en el **ANEXO II** adjunto, se facilitan de forma pormenorizada los datos de la distribución de flota por puertos locales en cada una de las provincias integradas en las Comunidades Autónomas.

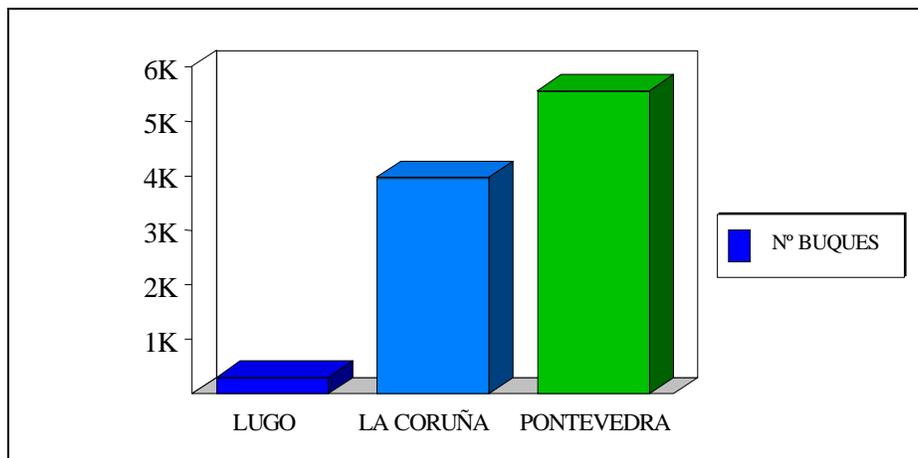
– **Comunidad Autónoma de Andalucía:**

PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
HUELVA	595	31.671	96.324
CÁDIZ	1.062	35.328	99.872
MÁLAGA	556	6.449	24.672
GRANADA	80	2.793	7.329
ALMERÍA	382	13.034	41.031
CEUTA	62	3.347	8.964
MELILLA	9	474	1.289
TOTAL	2.746	93.097	279.481



– **Comunidad Autónoma de Galicia:**

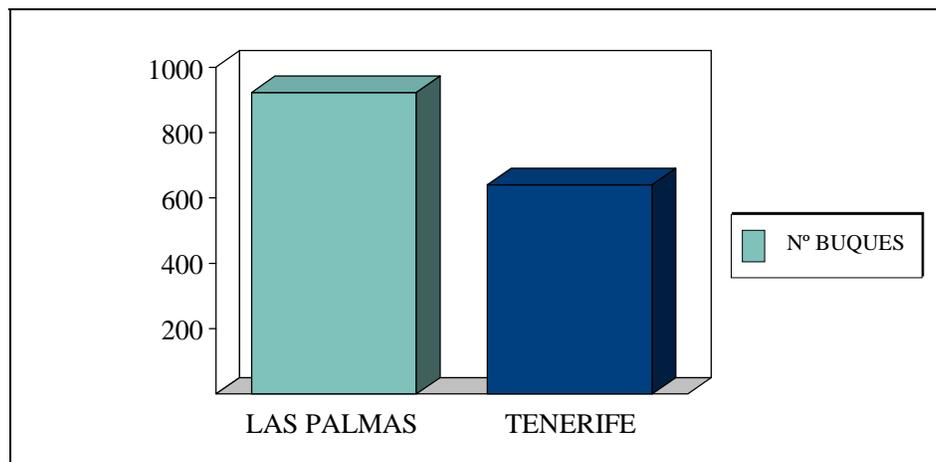
PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
LUGO	301	26.249	57.262
LA CORUÑA	3.966	80.316	197.337
PONTEVEDRA	5.554	152.848	319.886
TOTAL	9.821	259.413	574.495



Los datos expresados en miles.

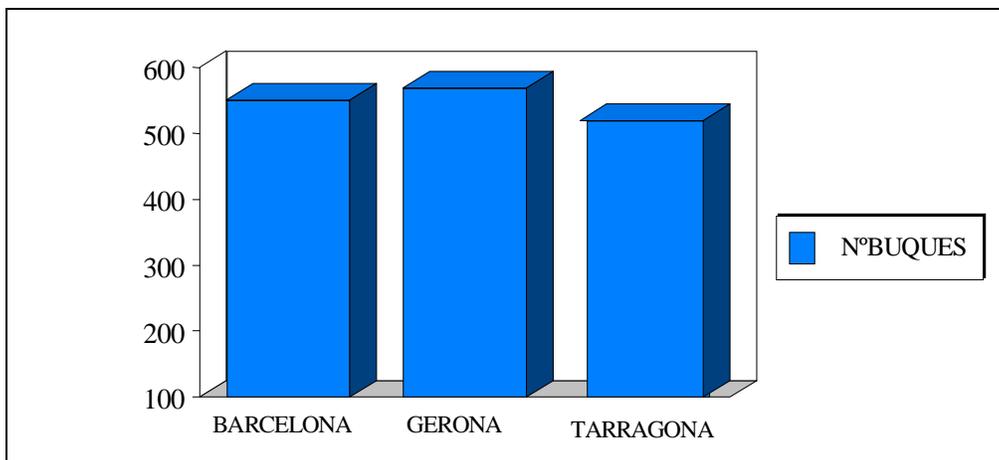
– Comunidad Autónoma de Canarias:

PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
LAS PALMAS	922	57.968	124.462
TENERIFE	640	4.141	16.842
TOTAL	1.562	62.109	141.304



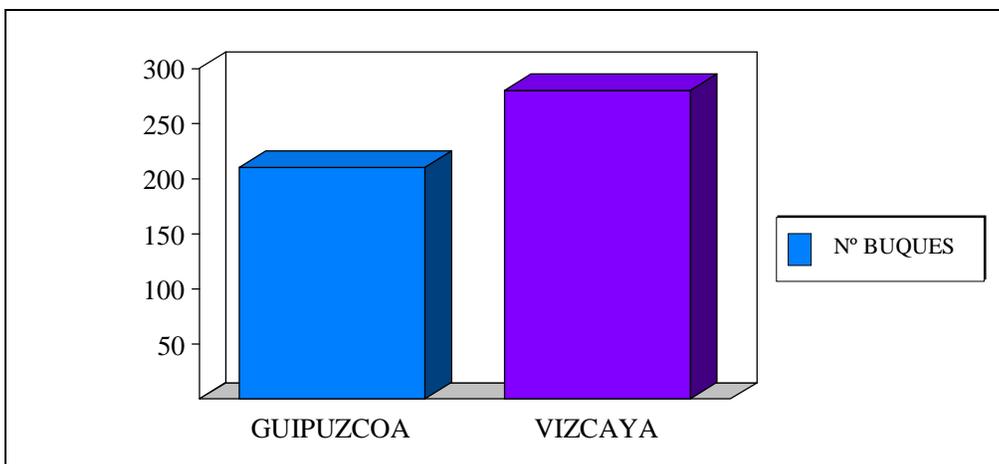
– **Comunidad Autónoma de Cataluña:**

PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
BARCELONA	550	9.259	36.779
GERONA	568	12.462	53.748
TARRAGONA	519	14.927	61.378
TOTAL	1.637	36.648	151.905



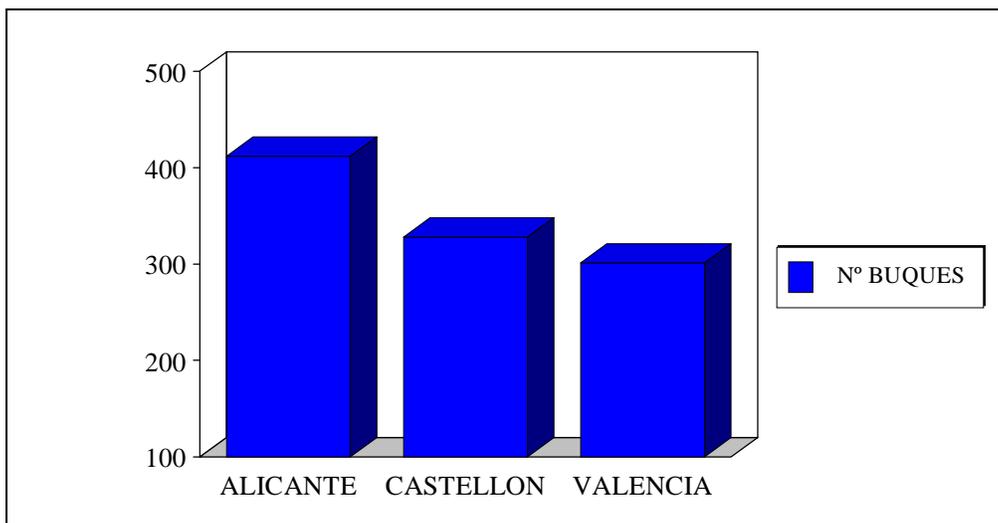
– **Comunidad Autónoma del País Vasco:**

PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
GUIPÚZCOA	210	26.695	68.187
VIZCAYA	280	60.694	118.010
TOTAL	490	87.389	186.197



– **Comunidad Autónoma Valenciana:**

PROVINCIA	Nº BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA KW
ALICANTE	412	18.041	54.963
CASTELLÓN	328	14.216	51.533
VALENCIA	301	3.962	19.143
TOTAL	1.041	36.219	125.639



De los cuadros anteriores por Comunidades Autónomas y su distribución provincial, podemos observar, entre otros aspectos, comparando el número de unidades productivas, su arqueo y potencia, la distinta configuración del tipo de buque que corresponde a cada Comunidad Autónoma. Así, en Andalucía 2.746 embarcaciones, alcanzan la cifra de 93.097 toneladas de arqueo, mientras en el País Vasco solo 490 buques elevan el tonelaje de arqueo a 87.389 toneladas.

1.1.6.- ANÁLISIS DEL TIPO DE FLOTA, POR MODALIDADES EN CADA COMUNIDAD AUTÓNOMA.

Finalmente y para concluir el análisis del subsector pesquero y con el fin de ofrecer una idea más completa sobre el tipo de flota que posee cada una de las Comunidades Autónomas, trataremos de analizar en los cuadros siguientes, la flota adscrita a cada Comunidad Autónoma por tipo y modalidad de buques.

– **Comunidad Autónoma de Andalucía (incluyendo Ceuta y Melilla).**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	676	19.263
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	1.594	11.357
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	260	43.260
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	128	8.300
ATUNEROS	4	9.515
BUQUES AUXILIARES	84	1.402
TOTAL GENERAL	2.746	93.097

– **Comunidad Autónoma de Asturias.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	18	3.158
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	550	7.969
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	0	0
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	2	637
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	1	0,28
TOTAL GENERAL	571	11.764

– **Comunidad Autónoma de Canarias.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	2	686
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	1.359	4.908
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	140	47.588
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	58	8.923
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	3	4,4
TOTAL GENERAL	1.562	62.109

– **Comunidad Autónoma de Cantabria.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	14	2.247
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	244	12.066
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	0	0
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	0	0
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	0	0
TOTAL GENERAL	258	14.313

– **Comunidad Autónoma de Cataluña.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	456	26.070
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	1.173	10.512
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	0	0
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	0	0
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	8	66
TOTAL GENERAL	1.637	36.648

– **Comunidad Autónoma de Baleares.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	70	4.181
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	659	1.587
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	0	0
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	0	0
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	0	0
TOTAL GENERAL	729	5.768

– **Comunidad Autónoma de Galicia.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	372	41.404
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	8.124	61.360
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	97	89.546

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	99	18.561
ATUNEROS	13	29.161
BUQUES AUXILIARES	1.116	19.381
TOTAL GENERAL	9.821	259.413

– **Comunidad Autónoma de Murcia.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	43	1.731
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	338	2.682
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	0	0
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	0	0
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	70	591
TOTAL GENERAL	451	5.004

– **Comunidad Autónoma País Vasco.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	52	13.288
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	395	27.450
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	13	9.011
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	3	446
ATUNEROS	26	37.154
BUQUES AUXILIARES	1	40
TOTAL GENERAL	490	87.389

- **Comunidad Autónoma Valenciana.**

MODALIDAD / PROGRAMA	Nº BUQUES	ARQUEO GT
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS C.E.	432	28.686
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS C.E.	597	5.930
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	9	1.458
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	2	145
ATUNEROS	0	0
BUQUES AUXILIARES	1	0,7
TOTAL GENERAL	1.041	36.219

En lo que respecta a la distribución geográfica de la flota, Galicia y Andalucía, por este orden, son las zonas pesqueras más importantes en España, utilizando datos de afiliación, arqueo y número de buques, siguiendo a continuación el País Vasco y Canarias. Los desembarcos de capturas, realizados en el área de la Comunidad Autónoma Gallega, superan las 500.000 toneladas, lo que supone cerca del 56% de la producción española. Un 50% aproximadamente del volumen de estas descargas, corresponden a los buques pesqueros de altura.

En relación con la distribución de buques auxiliares por Comunidades Autónomas, de conformidad con los cuadros anteriores, el 86,98% (1.116 unidades) de esta flota pertenece a la Comunidad Autónoma de Galicia. El segundo lugar, siguiendo las pautas de valoración del subsector, corresponde a la Comunidad Autónoma de Andalucía con casi el 7%.

El estudio comparativo de todos los datos ofrecidos por Comunidades Autónomas nos conducirá posteriormente a justificar, o cuando menos, a valorar razonablemente, cada una de las propuestas que se formulen en relación con la aplicación de la normativa al subsector pesquero.

1.2.- MARINA MERCANTE.

1.2.1.- BUQUES MAYORES DE 100 G.T.

Al 1 de enero de 1997, la flota mercante mundial comprendía 84.264 buques con 508 millones de toneladas (GT). Por pabellones, Panamá sigue estando a la cabeza de registros, siguiéndole a continuación Liberia, Grecia, Bahamas y Chipre. Al margen de Grecia, el primer país europeo es Noruega, encontrándose a mucha distancia, en buques y tonelaje el resto de países europeos, ocupando España uno de los últimos lugares solo por delante de Portugal, Bélgica e Irlanda.

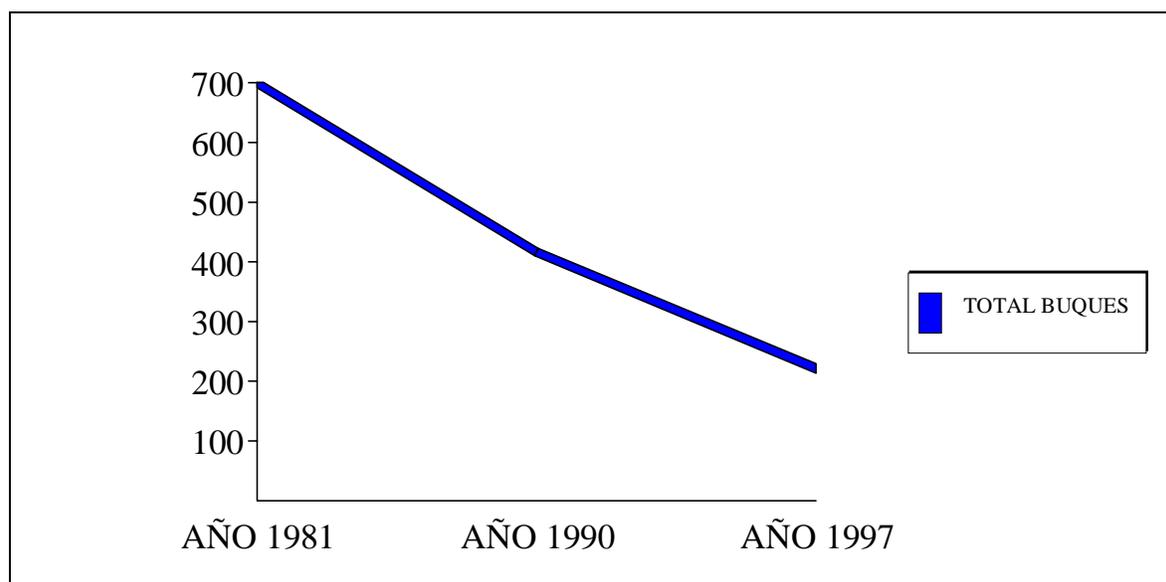
Tras una larga y profunda crisis del sector naviero español, con pérdida constante de unidades de flota y tonelaje, parece que empieza a invertirse la tendencia y se apunta una muy ligera recuperación.

En el cuadro siguiente podemos observar la evolución descendente de la flota de buques mercantes, con pabellón español entre los años 1981 a 1997:

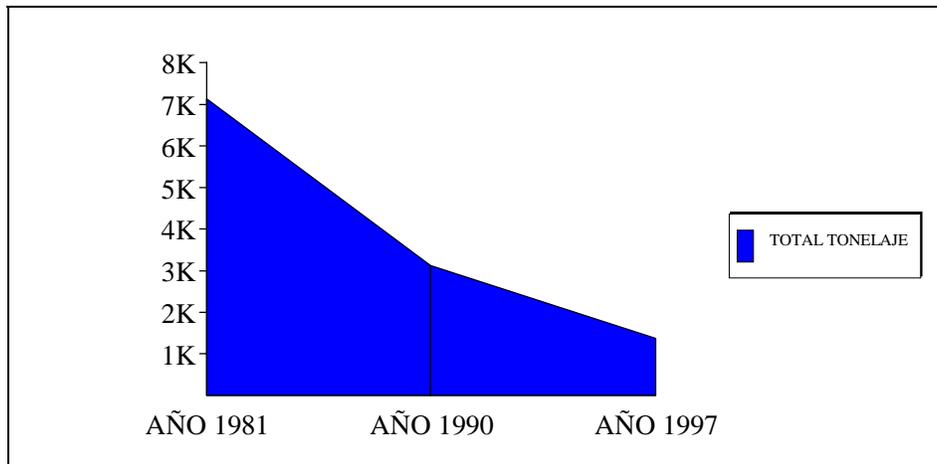
TIPOS DE BUQUES	1.981		1.990		1.997	
	BUQUES	T.R.B.	BUQUES	T.R.B.	BUQUES	GT
PETROLEROS Y OBOS	104	4.674	57	1.619	26	617
GRANELEROS	77	1.064	43	797	0	0
CARGA GENERAL	263	741	92	176	19	34
PORTACONTENEDORES	58	145	43	114	17	78
ROLL-ON/ROLL-OFF	40	70	48	81	37	215
FRIGORÍFICOS	49	77	21	33	13	22
GASEROS	15	58	9	25	5	17
PASAJE Y FERRIES	43	170	48	115	61	261
OTROS	50	119	55	150	43	120
TOTAL	699	7.118	416	3.111	221	1.365

T.R.B. y GT en miles.

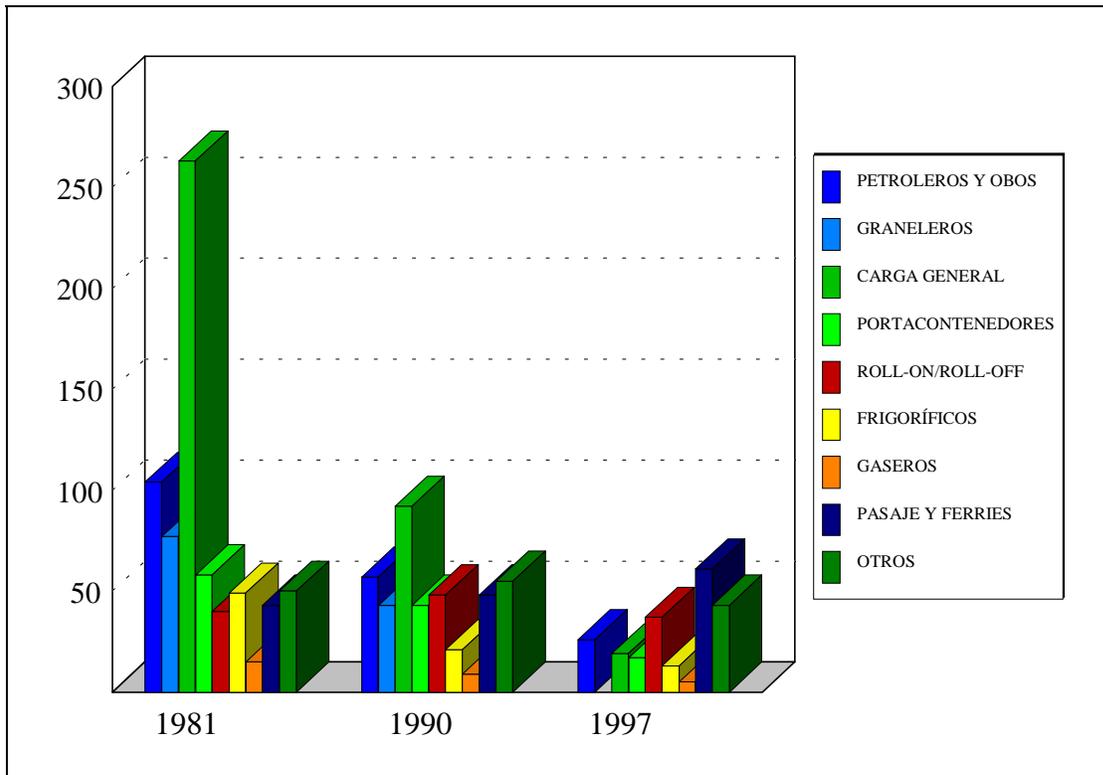
Evolución gráfica de unidades de flota.



Evolución gráfica del tonelaje (en miles).



Distribución gráfica por tipos de buque - Año 1997



Como puede observarse en las gráficas anteriores la pérdida de unidades de flota y tonelaje ha sido constante durante los últimos años. Paralelamente se ha incrementado el número de unidades y tonelaje controlado por empresarios españoles bajo otros pabellones.

España, adicionalmente, y desde la publicación de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre, de Puertos y de la Marina Mercante y su normativa de desarrollo, creó el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras situado en la Comunidad Autónoma de Canarias.

Al 1 de enero de 1996, en el citado registro, se encontraban inscritos 37 buques de transporte con un total de 330.759 GT. Con posterioridad y con la mejora de las bonificaciones de las cargas fiscales y sociales introducidas a través de la Ley 19/1994, de 6 de julio, sobre Registro Especial de Buques y Empresas Navieras y las modificaciones posteriores introducidas a través de la Ley 42/1994 de 30 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social así como con la publicación del Real Decreto 392/96 de 1 de marzo, que autorizaba a inscribirse en el Registro Especial de Canarias a los buques dedicados al transporte de productos estratégicos en el tráfico de cabotaje nacional, se impulsó la demanda de inscripciones en el citado Registro.

En el año 1997, el citado Registro totaliza 67 buques y cerca de las 600.000 GT, lo que significa que el Registro de Canarias, a esas fechas, englobaba el 30% de los buques y el 44% de las GT de pabellón español.

Dejaremos al margen de este estudio las unidades y tonelaje, controlado por empresas españolas bajo otros pabellones, por no tener relación con el objeto del informe. No obstante, indicaremos que en el año 1997 el número de buques, bajo otros pabellones, controlado por empresas españolas ascendía a 115 unidades, con un tonelaje de 1.525.160 GT, lo que equivale a una media de 13.262 GT (23.000 toneladas de peso muerto - TPM), cifra muy superior a la de 6.000 GT (7.100 TPM) de los buques registrados en España, lo que nos da una idea clara sobre el tipo de flota que ha sido exportada hacia otros pabellones.

Llamamos la atención, a los efectos de aplicación de la normativa y de la formación, sobre las tripulaciones de los buques del Registro Especial de Canarias, donde únicamente, el Capitán y el Primer Oficial deberán tener, en todo caso, la nacionalidad española. El resto de la dotación, debe ser de nacionalidad

española o de algún otro Estado de la Unión Europea, al menos en su 50%, dejando la contratación libre del resto de la tripulación.

Capítulo aparte en el tratamiento de la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales merecerán los buques de la lista octava, donde se registran los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público, tanto de ámbito nacional como autonómico o local.

No obstante, la cuantificación del subsector de Marina Mercante, no finaliza con los datos anteriores, ya que en estos únicamente están contemplados los buques mayores de 100 T.R.B. dedicados al transporte de mercancías o pasajeros. Pasaremos a analizar por lo tanto, la flota de tráfico interior, remolcadores, dragas, embarcaciones de transporte de pasajeros, etc., incluidos en el subsector.

1.2.2.- BUQUES MENORES DE 100 G.T.

De conformidad con los datos facilitados por la Dirección General de Marina Mercante, el número de embarcaciones menores de 100 GT/TRB (debemos tener en cuenta que, parte de la flota, dependiendo de la fecha de registro sigue utilizando a efectos de arqueo T.R.B. y no la actualización a la nueva acepción en GT) inscritas y distribuidas por Comunidades Autónomas es la siguiente:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	NÚMERO DE BUQUES
ANDALUCÍA	561
ASTURIAS	156
CANARIAS	280
CANTABRIA	132
CATALUÑA	489
BALEARES	3.547
GALICIA	486
MURCIA	80
PAIS VASCO	495
VALENCIA	321
TOTAL	6.547

La composición de esta flota por Comunidades Autónomas y distribuida por segmentos de tonelaje se distribuye de acuerdo con el cuadro siguiente, donde también se desglosan los buques adscritos a las distintas administraciones, nacional, autonómica o local, registrados en la lista 8ª:

CC.AA.	<10 TRB/GT	10 a 50 TRB/GT	>50 TRB/GT	TOTAL	LISTA 8ª	OTRAS LISTAS
ANDALUCIA	187	276	98	561	134	427
ASTURIAS	71	57	28	156	68	88
CANARIAS	115	83	82	280	74	206
CANTABRIA	37	72	23	132	31	101
CATALUÑA	259	192	38	489	130	359
BALEARES	3.333	178	36	3.547	70	3.477
GALICIA	105	280	101	486	68	418
MURCIA	43	27	10	80	32	48
PAIS VASCO	142	236	117	495	49	446
VALENCIA	138	140	43	321	91	230

Los datos citados anteriormente pueden sufrir ligeras variaciones, debido a que estas cifras no han sido depuradas de forma minuciosa.

Del total de buques, resaltan de forma clara, los porcentajes del 68 % de embarcaciones con un tonelaje inferior a las 10 T.R.B., mientras el segmento de tonelaje mayor de 50 T.R.B. es ligeramente inferior al 13,5%.

Otra cifra a tener en cuenta, es el número total de embarcaciones incluídas en la lista 8ª, correspondiente a buques oficiales de organismos nacionales, autonómicos o locales y que asciende al 11,5%.

2.- DISTRIBUCIÓN DE LA AFILIACIÓN EN EL R.E.M.

Paralelamente a las reestructuraciones que han sufrido las flotas de Marina Mercante y Pesca en la última década, la afiliación de ambos subsectores se ha visto afectada en la misma medida.

El número total de afiliados al R.E.M.en el año 1985 era de 136.851 trabajadores, produciéndose un incremento hasta el año 1988 que ascendía a 141.890. A partir del año 1989 descienden las cifras de afiliados en todos los grupos de cotización, alcanzando la cota más baja en el año 1995 con 96.153 trabajadores.

A partir del año 1996 se produce un ligero incremento hasta las cifras actuales de aproximadamente 100.000 trabajadores afiliados en las diversas situaciones, incluyendo al personal de estiba .

En el análisis de la afiliación, utilizando los datos, facilitados por el Instituto Social de la Marina, de la fecha de octubre de 1997, de referencia para el análisis de la flota, deberemos tener en cuenta que en el sector pesquero la relación por Comunidades Autónomas está estrechamente ligada con la localización del medio productivo - el buque - en la misma Comunidad Autónoma. Por el contrario en el subsector de Marina Mercante, la procedencia del trabajador, en la mayoría de los casos, no está ligada al domicilio de la empresa naviera.

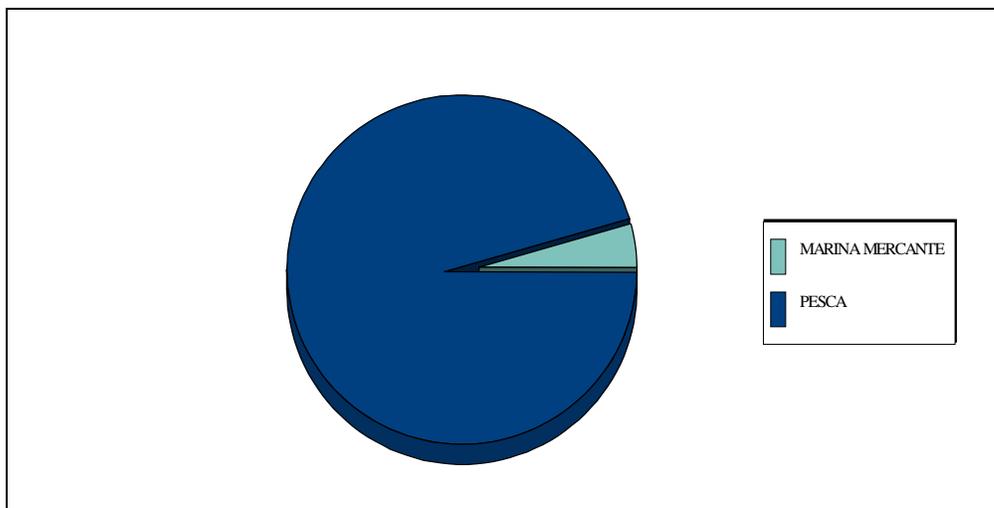
Por otra parte, el número de empresarios y la cifra de cuentas patronales, es muy superior en el subsector pesquero que en el de Marina Mercante.

El siguiente cuadro con datos actualizados, donde se incluyen todos los afiliados en las diversas situaciones en las que pueden encontrarse, a excepción del personal de estiba, nos muestra el número de afiliados al R.E.M., en los distintos grupos de cotización, para el sector objeto del análisis distribuido por Comunidades Autónomas.

CC.AA.	MARINA MERCANTE	PESCA	TOTAL
ANDALUCIA	801	14.844	15.645
ASTURIAS	160	2.244	2.404
CANARIAS	1.352	4.981	6.333
CANTABRIA	140	2.762	2.902
CATALUÑA	235	4.608	4.843
BALEARES	988	1.968	2.956
GALICIA	602	36.134	36.736

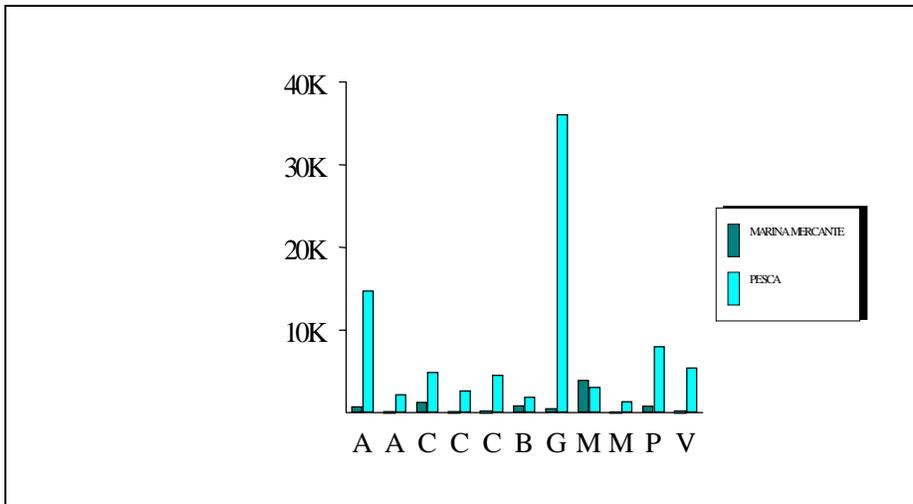
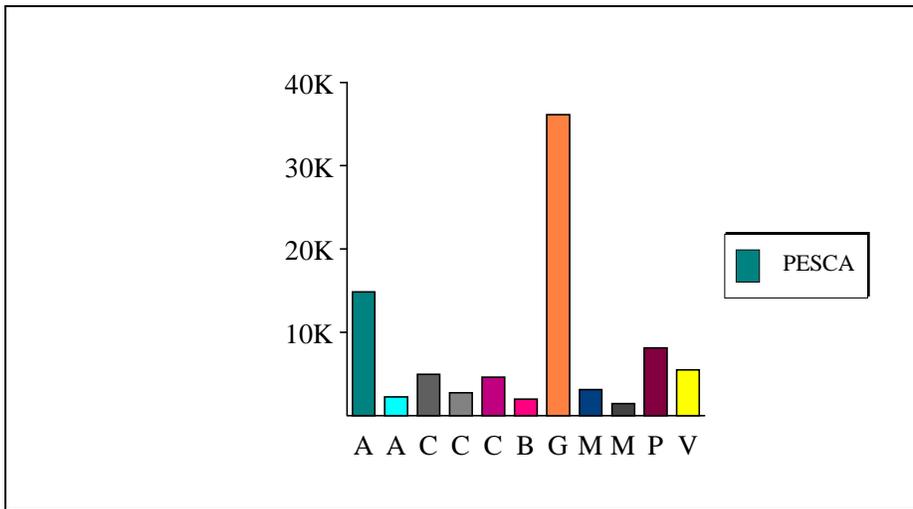
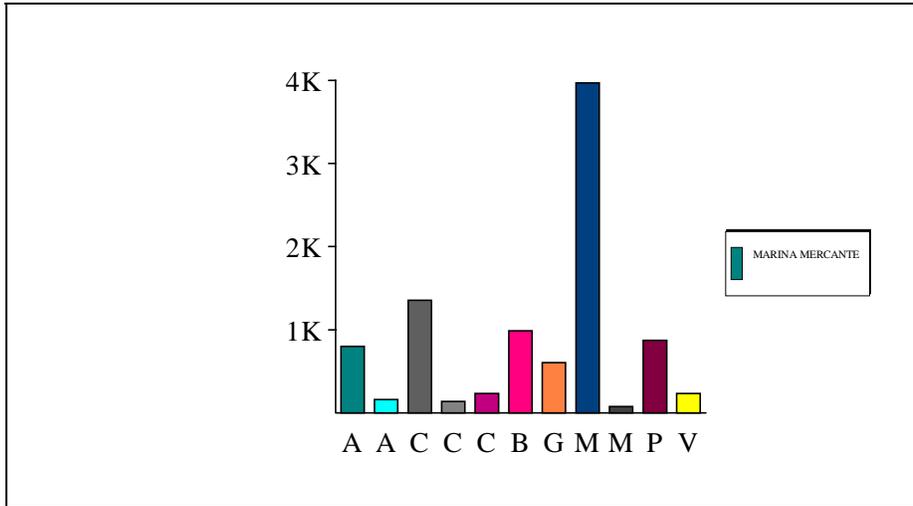
CC.AA.	MARINA MERCANTE	PESCA	TOTAL
MADRID	3.966	3.115	7.081
MURCIA	78	1.428	1.506
PAIS VASCO	873	8.103	8.976
VALENCIA	235	5.508	5.743
TOTAL	9.430	85.695	95.125

la distribución gráfica del sector marítimo actualmente es la siguiente:



Dentro del total de afiliados en el subsector pesquero, el 16,13% corresponde a trabajadores inscritos en el grupo 3º por cuenta propia y en el porcentaje anterior el 61,58% corresponde a la Comunidad Autónoma de Galicia. Esta cifra enlaza perfectamente con la distribución geográfica de las unidades de flota sin motor fijo.

La distribución de afiliación en Marina Mercante y Pesca por Comunidades Autónomas en cada uno de los subsectores se plasma en las gráficas siguientes, donde el eje de ordenadas está expresado en miles y las iniciales del eje de abscisas sigue el orden de las Comunidades expresadas en el cuadro con cifras:



Estas cifras pueden no ser coincidentes, en algún caso, con las que se manejan en otros estudios, y ello puede ser debido a que algunas veces se trabaja con datos de cuadros mínimos indicadores para el despacho de buques y no con los datos reales. Como hemos indicado con anterioridad, los datos corresponden a los afiliados al R.E.M.

Del cuadro y gráficas anteriores, deducimos que la Comunidad Autónoma Gallega, junto con la de Andalucía absorben el 60% de los trabajadores directos empleados en la pesca, correspondiendo a Galicia el 42,17%. Por contra, en la Marina Mercante, es la Comunidad Autónoma de Madrid la que aporta en los datos de afiliación, el 42,06% de la población empleada. Sin embargo para el análisis de este dato, como ya indicábamos anteriormente, debe tenerse en cuenta que en Marina Mercante el hecho de la afiliación, esta más relacionado con el domicilio de la empresa que con la procedencia de los trabajadores.

3 LA SINIESTRALIDAD LABORAL

Refiere el Profesor Montero¹ que las informaciones sobre la muerte, las enfermedades y lesiones producidas por el trabajo generan malestar e incomodidad: de ahí su escaso interés. Es más, hay un extraño consenso entre informantes e informados para evitar las referencias a estos temas. La tendencia a silenciar tales situaciones se refuerza con la reacción natural de acomodación ante los hechos que se repiten. Frente al fenómeno que se reproduce regularmente, la reacción es incorporarlo al paisaje cotidiano. Cualquier acontecimiento deja de sorprender cuando se reitera tanto que llega a convertirse en algo corriente. Y esto es lo que sucede con los accidentes: la regularidad con que se producen los hace pasar desapercibidos.

¹Montero Llerandi, J.M. Gentes del Mar. Una aproximación sociológica al trabajo. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1989. Pag. 127

En este capítulo vamos a intentar analizar los accidentes laborales producidos en el sector. Y decimos que vamos a intentarlo porque, como ya veremos, existen importantes lagunas y limitaciones en los datos utilizados. A pesar de ello y aunque algunos investigadores puedan diferir en la exactitud de las cifras utilizadas, constituye un buen punto de partida para vislumbrar la magnitud de la siniestralidad laboral en el mundo del mar.

3.1.- SINIESTRALIDAD EN LA PESCA

En la Conferencia Inaugural del II Coloquio Internacional sobre "Seguridad y Condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca", L. Dutailly, Administrador principal de la Dirección de Salud y Seguridad de la Comisión de las Comunidades Europeas ya especificaba que "aunque no existen estadísticas fiables sobre los accidentes de la pesca en los países de Comunidad Europea, varios indicios coinciden en señalar que la Pesca Marítima es, de entre las grandes actividades humanas, la que presenta los índices más altos de accidentes mortales. En los países comunitarios éstos se sitúan anualmente entre un 1 y un 4 por mil, es decir, diez veces más elevados que los de la minería, la construcción y la agricultura, consideradas como las actividades más peligrosas.

Algunos se niegan a admitir que el grado de peligrosidad de la pesca sea tal, debido al hecho que las primas de los seguros contra accidentes suelen ser menores que en el caso de las actividades llevadas a cabo en tierra. Quienes así opinan olvidan con facilidad que la mayoría de los pagos que efectúan los regímenes de seguros en tierra van dirigidos a accidentes que sólo causan bajas de unos pocos días, mientras que a bordo de un buque son excepcionales los casos en que un tripulante cause baja debido a una lesión leve".²

²Dutailly, L. "La seguridad de los tripulantes de los buques pesqueros, preocupación prioritaria de la Comisión de las Comunidades Europeas". Actas del II Coloquio Internacional "Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los buques de pesca". CFOM de Bamio, septiembre, 1992

3.1.1.- FUENTES

Para establecer comparaciones y situar el problema se han utilizado los siguientes índices:

- **ÍNDICE DE INCIDENCIA:**

De acuerdo con las recomendaciones de las Xª y XIIIª Conferencias Internacionales de Estadísticos del Trabajo de la OIT, se utiliza el siguiente índice de incidencia:

$$\text{Índice de incidencia} = \frac{\text{Nº total de accidentes x 1.000}}{\text{Nº medio de las personas expuestas al riesgo}}$$

El numerador se corresponde con los accidentes en jornada de trabajo con baja, obtenido de los Anuarios sobre "Estadísticas de accidentes de trabajo" de la Subdirección General de Estadísticas Sociales y Laborales (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), con la salvedad que, en la pesca, el número de accidentes está unido junto a la acuicultura.

Para obtener el número medio de personas expuestas al riesgo se iba a utilizar la media anual de trabajadores en situación de alta laboral en el Régimen especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar, excluyendo del grupo primero a Mercantes, Estiba y Otros. Sin embargo las cifras no coinciden con los índices publicados en el Anuario de Estadísticas de AT, por lo que se ha optado por transcribir dichos índices.

- **ÍNDICE DE INCIDENCIA DE ACCIDENTES MORTALES**

Se utiliza para apreciar mejor la gravedad "real" de los accidentes. El denominador es el mismo que el empleado para hallar el índice anterior, siendo el numerador el número de accidentes mortales en jornada de trabajo (excluyendo los accidentes in itinere), multiplicando el cociente por cien mil.

Como no se ha podido analizar pormenorizadamente los partes de AT, se ha recurrido a publicaciones de autores que lo han hecho. Se cita las fuentes consultadas en notas a pié de página.

3.1.2.- SINIESTRALIDAD EN EL CENTRO DE TRABAJO

Establecer una relación comparativa entre los accidentes del sector pesquero y los registrados en el resto de las actividades económicas constituye una primera aproximación para determinar la importancia de dicho sector en la siniestralidad laboral. En la *tabla 1* de la página siguiente, se presentan los datos de los accidentes totales, de los accidentes del sector pesquero y los porcentajes que estos últimos suponen de los totales.

Tabla 1

ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN EL CENTRO DE TRABAJO
COMPARATIVA ACCIDENTES TOTALES - ACCIDENTES EN LA PESCA

año	total			leves			graves			mortales		
	total	pesca	%	total	pesca	%	total	pesca	%	total	pesca	%
1.986	471.449	6.005	1.27	459.890	5.773	1.26	10.457	154	1.47	1.102	78	7.08
1.987	530.946	6.305	1.19	518.406	6.077	1.17	11.358	162	1.43	1.182	66	5.58
1.988	583.843	6.339	1.08	568.844	6.043	1.06	13.677	222	1.62	1.322	74	5.60
1.989	651.576	5.855	0.90	636.773	5.572	0.87	13.353	201	1.51	1.450	82	5.65
1.990	706.714	6.044	0.85	691.638	5.730	0.83	13.651	238	1.74	1.425	76	5.33
1.991	693.310	5.718	0.82	678.607	5.413	0.80	13.343	213	1.60	1.360	92	6.76
1.992	635.213	5.564	0.88	622.229	5.276	0.85	11.759	241	2.05	1.225	47	3.84
1.993	537.848	5.401	1.00	525.793	5.181	0.98	10.939	177	1.62	1.116	43	3.85
1.994	542.818	5.936	1.09	531.204	5.675	1.07	10.585	214	2.02	1.029	47	4.57
1.995	599.069	5.670	0.95	587.289	5.454	0.93	10.784	173	1.60	996	43	4.32
1.996	616.237	5.999	0.97	604.570	5.790	0.96	10.685	162	1.52	982	47	4.79
1997*	491.293	4.152	0.85	482.761	4.003	0.83	7.744	118	1.52	788	31	3.93

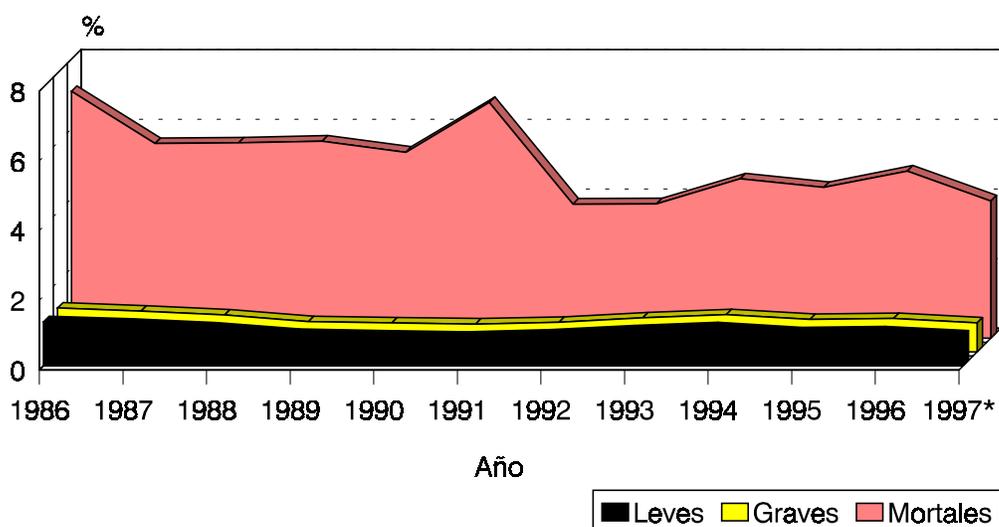
(*) Desde enero a septiembre de 1.997

Como podemos observar en el gráfico 1, alrededor del 1% del total de los accidentes de trabajo leves con baja, corresponden a este sector. El porcentaje aumenta al 1,6% cuando nos referimos a los graves y al 5% cuando sólo tenemos en cuenta los accidentes mortales.

Gráfico 1

A.T. CON BAJA EN EL CENTRO DE TRABAJO

% A.T. en la Pesca con respecto al total de A.T.



Tradicionalmente se ha venido atribuyendo esta particular distribución a la pobre declaración de accidentes en el mundo del mar. Los accidentes que causan baja de pocos días no suelen declararse, ya que la persona se reincorpora a sus tareas cuando la embarcación continúa navegando.

De mayor interés que las cifras brutas de accidentabilidad son los índices, pues nos van a permitir establecer comparaciones con otros sectores tradicionalmente estudiados, como son la construcción, la industria y los servicios. La limitación impuesta por la escasez de datos reduce la comparación a los índices de siniestralidad que se refieren a los accidentes mortales.

En la Tabla 2 observamos los índices de incidencia de accidentes mortales por sectores de actividad.

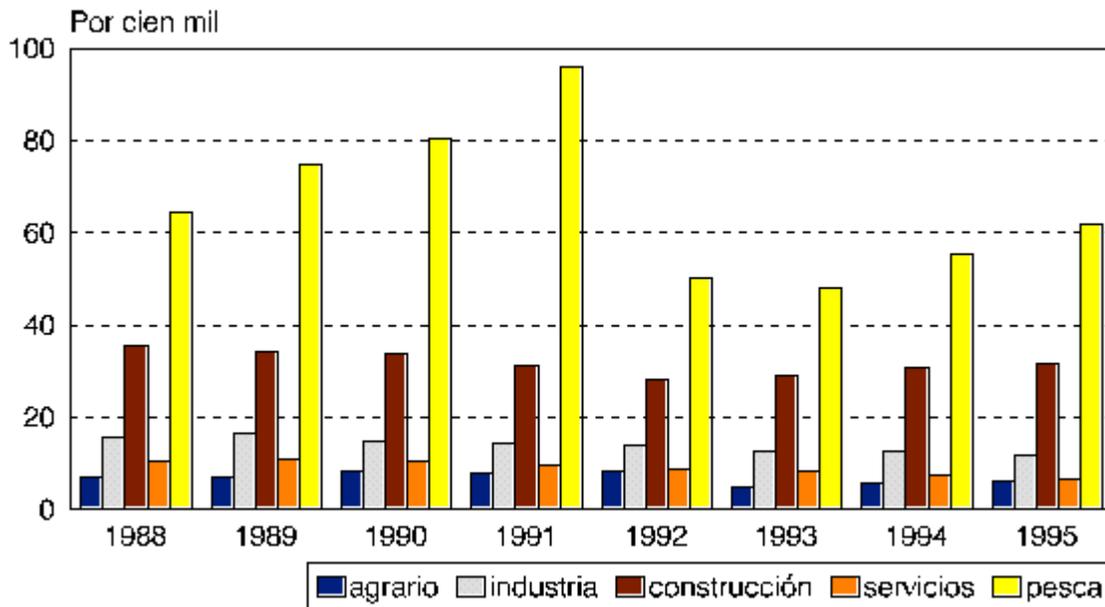
Tabla 2
ÍNDICES DE INCIDENCIA DE A.T. MORTALES

AÑO	AGRARIO	INDUSTRIA	CONSTRUCCIÓN	SERVICIOS	PESCA	TOTAL
1.988	6,81	15,65	35,52	10,26	64,2	13,9
1.989	6,91	16,66	34,07	11,02	74,62	14,72
1.990	8,45	14,75	33,89	10,38	80,38	14,24
1.991	7,82	14,27	31,28	9,47	96	13,39
1.992	8,18	14,02	27,99	8,76	50,3	12,14
1.993	4,82	12,79	29,02	8,3	47,94	11
1.994	5,86	12,7	30,8	7,25	55,18	10,63
1.995	6,01	11,62	31,41	6,6	61,67	10,07

En el siguiente gráfico podemos observar mejor como se manifiestan los índices de siniestralidad mortales en cada uno de los sectores considerados:

ÍNDICE DE INCIDENCIA DE AT MORTALES

Por sectores de actividad



Lo más significativo de la comparación de estos índices de incidencia de AT mortales en los sectores agrario, de la industria, la construcción, los servicios y la pesca puede resumirse en dos apartados:

- Las diferencias entre los índice de siniestralidad en los sectores mantiene el mismo orden: el sector pesquero tiene la siniestralidad mortal más elevada que la construcción. Esta supera a la industria y ésta a los sectores de servicios y agrario. Estas diferencias parecen señalar una relación entre la naturaleza del trabajo realizado en cada sector y la siniestralidad laboral.
- Existe una regularidad en los índices de accidentes que se producen en cada uno de los sectores durante este periodo, a excepción de una brusca caída en 1992 en la pesca, aunque con tendencias a recuperar los valores previos. Es decir, existe una estabilidad en los índices de siniestralidad en cada uno de los sectores analizados.

La regularidad observada en la producción de accidentes mortales, junto a la estabilidad anual de las diferencias de índices de accidentabilidad que se producen en los sectores comparados le permite inferir a Montero Llerandi³:

- La actuación de unos factores que condicionan los accidentes de trabajo
- Que estos factores prácticamente no varían durante el periodo analizado.
- Y que, aparentemente, estos factores parecen estar relacionados con la naturaleza de la actividad laboral.

La flota pesquera no es un todo homogéneo. Este sector presenta diferentes grados de industrialización en sus distintos tipos de flota:

- Las flotas de altura y gran altura son organizaciones muy semejantes a las empresas típicamente industriales de tierra.

³Montero Llerandi, J.M. Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo pesquero. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1.986

- En las flotas de litoral y artesanal, pueden encontrarse todavía elementos propios de la actividad pre-industrial. Las diferencias entre los dos tipos se pone de manifiesto en su siniestralidad⁴:
- En la *flota artesanal* (buques de hasta 20 TRB) la tasa media anual de accidentes mortales es de 3 muertos por cada mil tripulantes.
- En la *flota de litoral* (buques de 20 a 100 TRB) la tasa media anual es de 5 víctimas por cada mil trabajadores embarcados
- En los buques de más de 100 TRB (*altura y gran altura*) la tasa media anual es de 17 muertos por cada mil tripulantes.

Las diferencias entre las tasas de siniestralidad en la pesca se podrían explicar en función de una serie de características que lleva implícito el tamaño del buque, el tipo de empresa y las condiciones de trabajo

3.1.3. FACTORES "EXTRALABORALES"

▪ ACCIDENTES 'IN ITINERE'

Otro factor que diferencia a la pesca del resto de los sectores es el lugar donde se producen los accidentes mortales: en el centro de trabajo o in itinere.

Entre el 91 y el 95% de los accidentes mortales que se producen en este sector tienen su origen en el centro de trabajo. En la construcción los accidentes in itinere suponen entre un 22 y un 24% de las víctimas mortales, valores que se elevan al 32 - 35 % en la industria y los servicios. La media nacional se sitúa también alrededor de estos porcentajes, es decir entre un 25 y un 35% de los accidentes mortales tienen lugar in itinere. Queda pues evidenciada la relativa poca incidencia que tiene este tipo de accidentes en el sector pesquero.

▪ ACCIDENTES MARÍTIMOS

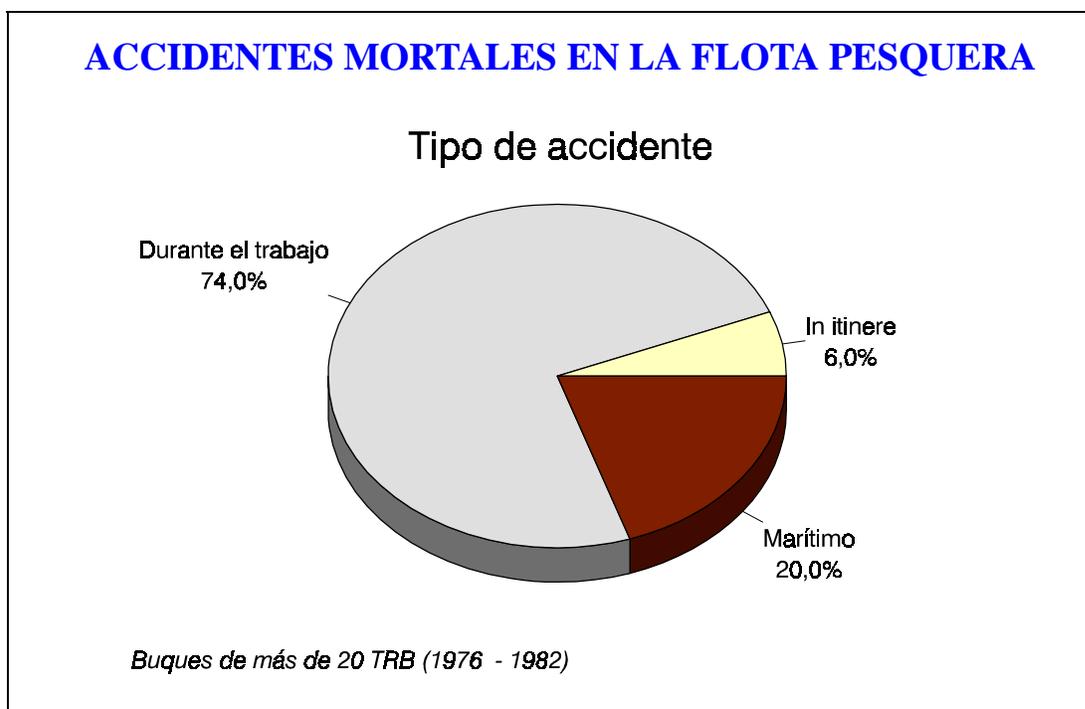
El porcentaje de víctimas ocasionadas por accidentes marítimos supone el 20% del total de muertos en el trabajo⁵. Estos datos toman una significación más

⁴Datos obtenidos de Montero Llerandi, J.M. Gentes del Mar. Una aproximación sociológica al trabajo. ISM. Madrid, 1.989. Pag. 134,

expresiva si comparamos los porcentajes de víctimas por accidentes marítimos ponderados por el total de buques de cada flota.

En los buques de pesca de 20 TRB en adelante se producen anualmente una media de 5 muertos por cada mil barcos a causa de accidentes marítimos. Ahora bien, si consideramos la flota pesquera dividida en dos apartados obtenemos las siguientes cifras:

- En la flota de 20 a 100 TRB la cifra se reduce a 0,5 muertos por cada 1.000 barcos
- Mientras que en la flota de 100 TRB en adelante el número de muertos que se produce cada año es el doble del valor que se ha calculado para toda la flota pesquera: 10 muertos por cada mil barcos.



No hemos obtenido datos más actualizados.

Por lo tanto, en los pesqueros de 100 TRB en adelante se producen 20 veces más muertos por accidentes marítimos que en los pesqueros de 20 a 100

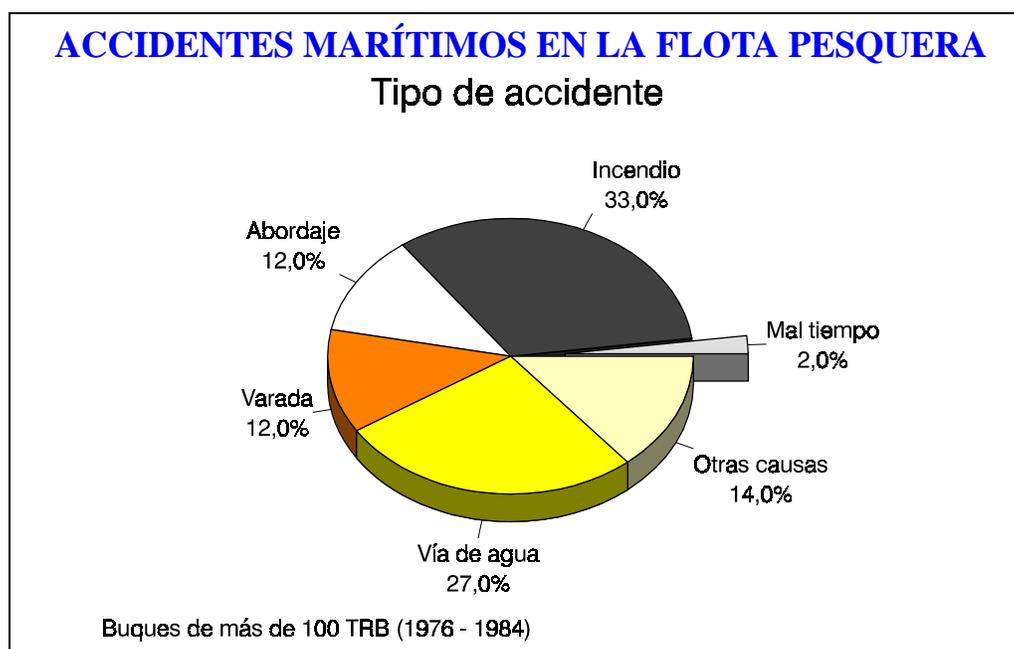
cuyos datos no son coincidentes con los del Anuario de Estadísticas.

⁵Ibid.

TRB. Este hecho señala la necesidad de establecer diferentes categorías para analizar la siniestralidad, ya que los riesgos de accidentes marítimos no son idénticos para todos los buques de la flota pesquera.

Una vez más, como señala Montero, los datos sobre las víctimas producidas por accidentes marítimos vienen a apoyar el enfoque que sitúa la raíz de los factores condicionantes de la siniestralidad en las *condiciones de trabajo, la productividad y el tipo de organización empresarial*.

Si analizamos el gráfico de la página siguiente, observaremos que no parece que el factor mal tiempo tenga una incidencia significativa en la siniestralidad de los buques (de más de 100 TRB). Si consideramos la edad veremos que sólo se accidentan por mal tiempo los barcos "viejos", de más de 10 años. Este dato guarda coherencia con lo que cabe esperar; los barcos más viejos disponen de una tecnología inferior, haciéndolos más vulnerables ante las circunstancias de mal tiempo, sobre todo teniendo en cuenta que estos buques faenan alejados no solo del puerto base sino de la costa. No obstante estos datos hay que valorarlos teniendo en cuenta el escaso porcentaje de siniestros ocasionados por el mal tiempo en la flota pesquera.



No hemos obtenido datos más actualizados.

Podemos resumir diciendo que:

- Los accidentes marítimos nos explican un 20 % de las víctimas que se producen en el sector, lo que revela a este tipo de accidentes como un factor significativo de la siniestralidad mortal en el mar.
- Los buques pesqueros de más de 100 TRB navegan más millas y por zonas más alejadas de la costa que los de inferior tonelaje. Así pues, una mayor exposición al riesgo genera una mayor incidencia de siniestros.

Sin embargo, a pesar de que el 80% de las muertes acaecidas en los pesqueros no tiene que ver con los accidentes marítimos, los principales esfuerzos legislativos y formativos han ido encaminados a disminuir este tipo de siniestros. Muchas razones pueden invocarse para tal medida, una de ellas podría ser la espectacularidad, el número de víctimas y la presión mediática que se produce cuando tiene lugar un accidente marítimo.

A la vista de tales cifras de muertos podríamos concluir citando la frase que Walter Scott puso en boca de uno de sus personajes: "Esto que usted compra no es pescado, sino vidas humanas".

3.2.- SINIESTRALIDAD EN LA MARINA MERCANTE

Cuando se habla del elevado número de accidentes que se producen en el mar, suele achacarse la mayor parte de los siniestros a los barcos pesqueros. Sin embargo, esta apreciación sólo es correcta si se atiende al número absoluto de siniestros. Ahora bien, la relación se invierte si tenemos en cuenta el número de trabajadores empleados en cada flota⁶; tal y como se explica a continuación.

Al analizar los índices de incidencia de AT mortales en el sector mercante surgen de nuevo las discrepancias entre las cifras institucionales y las que proporcionan otros investigadores. Aun cuando ambos coincidan en las cifras absolutas es el denominador lo que proporciona esa tremenda variabilidad. Esto es porque es difícil conocer cuántas personas trabajan realmente a bordo, pues

⁶Ibid. Pág. 133

las empresas navieras afilian a la Seguridad Social tanto a sus empleados de 'tierra' como a los embarcados. Así observamos cifras tan dispares como las que hay entre las proporcionadas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en sus Anuarios de estadísticas de AT (entre 6,32 y 87,29 por cien mil trabajadores) y las que expone Montero de 180 por cien mil trabajadores⁷. Esta discrepancia apunta a una cuestión básica para desarrollar con un mínimo de rigor el análisis de la siniestralidad en los sectores que nos ocupan: **el conocer la población real que ocupa puestos a bordo.**

ÍNDICES DE INCIDENCIA DE AT MORTALES

año	agrario	industria	construcción	servicios	MERCANTE	TOTAL
1.988	6,81	15,65	35,52	10,26	45,1	13,9
1.989	6,91	16,66	34,07	11,02	30,57	14,72
1.990	8,45	14,75	33,89	10,38	15,24	14,24
1.991	7,82	14,27	31,28	9,47	25,76	13,39
1.992	8,18	14,02	27,99	8,76	18,08	12,14
1.993	4,82	12,79	29,02	8,3	87,29	11
1.994	5,86	12,7	30,8	7,25	10,28	10,63
1.995	6,01	11,62	31,41	6,6	6,32	10,07

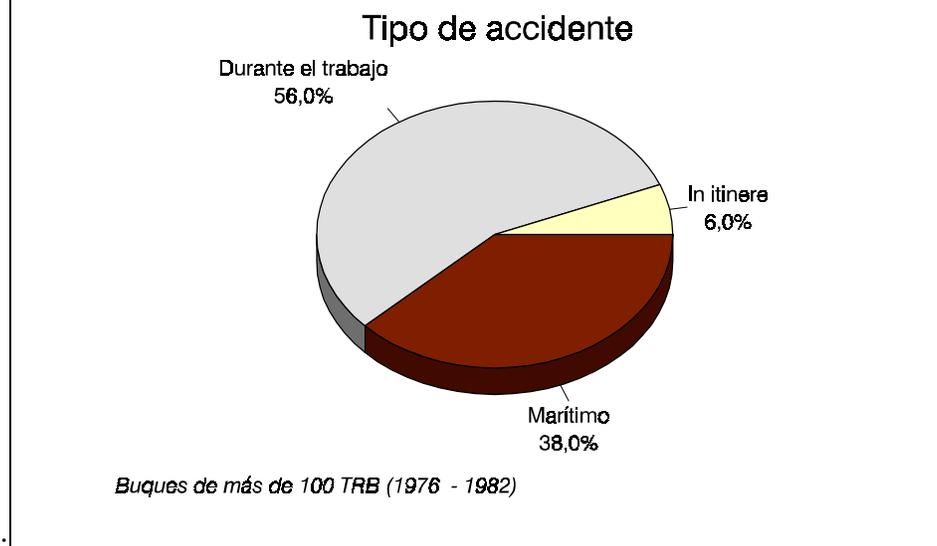
Fuente: Anuario de estadística de AT

Lo primero que llama la atención es la variabilidad de los índices registrados, en contraposición con los obtenidos al estudiar al sector pesquero y los que obtiene Montero Llerandi.

Si nos fijamos en el tipo de accidente marítimo, obtenemos la siguiente gráfica:

⁷Ibid

ACCIDENTES MORTALES EN LA FLOTA MERCANTE



En los barcos mercantes mueren anualmente por accidentes marítimos un término medio de 7 tripulantes por cada mil empleos⁸.

Estos datos rompen el estereotipo que da por supuesto una mayor mortalidad en la pesca. La flota mercante tiene una mortalidad muy superior a la del conjunto de la flota pesquera. Asimismo, en los mercantes mueren más tripulantes por accidentes marítimos.

Por otro lado, al contrario que en la pesca, la "vejez" de las embarcaciones mercantes (más de 10 años de antigüedad) no se presenta como un factor influyente en el número de accidentes marítimos que sufren tales buques. Los datos que se observan son los siguientes:

- Hay más incendios en los buques grandes (más de 1.000 TRB) y viejos
- Más abordajes en los pequeños y nuevos
- Más varadas en los barcos pequeños y viejos.

Los buques mercantes navegan, por término medio, más millas por año; además lo hacen por zonas más peligrosas y heterogéneas que los pesqueros, de ahí que se produzcan más accidentes marítimos en la flota mercante.

3.3.- CONSIDERACIONES SOBRE LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

Ya hemos señalado que aproximadamente un 30 % de las víctimas producidas en las flotas mercante y pesquera se debieron a factores tales como accidentes in itinere y accidentes marítimos, cifra esta de importancia significativa.

Ahora bien, el restante 70% de los siniestros mortales se ha producido durante las faenas cotidianas del trabajo a bordo, sin que parezca que hayan intervenido otros factores que los derivados de la relación entre el tripulante y las herramientas y/o máquinas del trabajo durante su actividad diaria. Este 70% de accidentes mortales son pues, la expresión de un riesgo derivado del trabajo.

La diferencia entre las tasas de mortalidad en la flota pesquera, reflejadas en la siguiente tabla⁹, nos indican que no es el trabajo en sí mismo el que origina los riesgos, sino las condiciones en las que éste se realiza. Es decir, el trabajo realizado en condiciones peligrosas genera riesgos que pueden ocasionar daños.

	Tasas de mortalidad por accidente (%)
Buques de hasta 100 TRB	0,04
Buques de más de 100 TRB	0,19

Las diferencias entre las tasas de siniestralidad mortal en el sector Pesca se explican en función de una serie de características que lleva implícito el tamaño o tonelaje del buque.

Las características diferenciales entre las dos formas puras de la actividad pesquera podemos agruparlas en los siguientes factores:

- tipo y tamaño de la empresa
- condiciones de trabajo
- y productividad.

⁸Ibid Pág.. 137

⁹Todo el epígrafe ha sido resumido de: Montero Llerandi, J.M. Análisis sociológico de los accidentes laborales. El sector marítimo pesquero. Instituto Social de la Marina. Madrid, 1.986. Pág 205 a 216

El primer factor engloba las siguientes características: tipo de organización empresarial, propiedad, grado de desarrollo tecnológico, número de tripulantes y autonomía de la embarcación.

El factor condiciones de trabajo se relaciona con: la división del trabajo a bordo, la jerarquización de las relaciones laborales y sociales, el sistema de retribución, el tiempo de estancia en el mar, el tiempo de trabajo a bordo, y el ritmo de vida social y familiar del pescador.

En estos dos factores, junto con la productividad parece encontrarse el origen de las condiciones peligrosas del trabajo. Estas condiciones parecen estar muy definidas por la productividad; y esto se observa tanto en lo que se refiere a la duración de la jornada y al ritmo de trabajo¹⁰, como al sistema de remuneración y a la situación de eventualidad del personal embarcado¹¹.

3.4.- ACCIDENTABILIDAD EN ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

Si es difícil conocer los datos reales sobre siniestralidad laboral en la Pesca o en la Marina Mercante, en actividades subacuáticas es prácticamente imposible. Esto es debido a las peculiares características de este trabajo:

- Es un subsector de servicios dentro del sector industrial
- La actividad puede estar encuadrada tanto en el Régimen General como en el R.E. de los trabajadores del Mar
- Las empresas de buceo desarrollan su actividad, en muchas ocasiones bajo la forma de subcontrato con otras empresas. Cuando los buceadores desarrollan su labor como trabajadores autónomos, son contratados para faenas puntuales que requieren su colaboración. Otras veces, estos profesionales, forman parte de las plantillas de empresas diversas. En cualquiera de los casos no hemos

¹⁰"El exceso de horas de trabajo y el afán de trabajarlas al máximo nivel de productividad preside el sector pesquero". VIII Congreso Nacional de Medicina y Seguridad en el Trabajo. 10ª Mesa Redonda: Riesgos profesionales del sector marítimo-pesquero. Madrid 1977

¹¹"Debido al sistema de remuneración en los barcos de pesca y a la eventualidad de todo el personal de los barcos en general, hace que la mayoría de las medidas de seguridad e higiene queden supeditadas a la producción del barco". Alvarez-Vijande de Velasco. Seguridad e Higiene en el manejo, entretenimiento y reparación de maquinaria a bordo de los barcos. Pontevedra, 1973

encontrado datos de un registro del número de buceadores profesionales en activo.

Esto nos impide conocer el denominador de la fórmula para el cálculo de los índices de incidencia.

Por otro lado tampoco conocemos el número de accidentes laborales que presentan. El Reglamento para el ejercicio de actividades subacuáticas¹² obligaba a rellenar un informe de accidentes de buceo y remitirlo al organismo correspondiente. Dejando al margen la dispersión de competencias de los distintos Ministerios¹³, es de destacar que los que se registran son únicamente los accidentes disbáricos y no todos los accidentes laborales del buceador. Aún así, desconocemos el número de muertos por AT. A lo único que tenemos acceso es a los tratamientos de accidentados disbáricos en las cámaras hiperbáricas, eso sí, sin hacer distinción entre buceadores deportivos y profesionales, por lo que, a efectos del estudio de la siniestralidad, las cifras no son válidas.

En el periodo 1969 - 1995 fueron tratados en cámaras hiperbáricas 710 accidentes de buceo¹⁴, mostrando una tendencia ascendente en los últimos años. En el año 95, el Comité Coordinador de Centros de Medicina Hiperbárica registró 59 casos entre sus Centros afiliados (no incluye a Gerona ni a Tenerife, el primero con una elevada casuística). No hemos podido obtener cifras sobre mortalidad en buceadores.

En la bibliografía consultada se repite que el buceo es una actividad con una baja tasa de siniestralidad y una alta tasa de mortalidad, aunque nadie apoya con cifras dicha aseveración.

¹²O.M. de 25 de abril de 1.973 (BOE nº 173, de 20 de julio)

¹³En 1969 se publica por primera vez en España el Decreto de Actividades Subacuáticas. En 1973 se desarrolla la normativa de dicho decreto. En este momento la Armada se pone al frente como asesora, mientras que las competencias de este subsector quedan a cargo del Ministerio de Comercio y posteriormente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. El Mº de Agricultura, Pesca y Alimentación, es el primero en dictar normas de seguridad. En enero del 96, este departamento ministerial deroga toda la normativa dictada desde su creación por no ajustarse plenamente a su atribución competencial, creando un vacío legal en cuanto a normas de seguridad, titulaciones y registro de accidentes, hasta noviembre del 97, cuando el Ministerio de Fomento aprueba las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas, con lo que las competencias pasan de nuevo a la D.G. de la Marina Mercante.

¹⁴Ironiza Belzunce, J.Mª. Accidentes disbáricos en España. Aspectos epidemiológicos. Actas del III Congreso Nacional de Medicina Marítima. Tenerife, 1996 (en prensa)

3.5.- RESUMEN

Por todo lo anteriormente expuesto podemos concluir lo siguiente:

- Desconocemos los datos 'reales' sobre la accidentabilidad en el sector marítimo. Las cifras oficiales difieren de los estudios publicados.
- Aún así, disponemos de datos para afirmar que la incidencia de accidentes de trabajo mortales son muy elevados en los sectores considerados.
- No hemos localizado ninguna estadística fiable sobre la siniestralidad en el sector de actividades subacuáticas.
- El número de muertos atribuibles a los siniestros marítimos no supera el 25% para el total de la flota, por lo que los esfuerzos en prevención de riesgos deben dirigirse prioritariamente hacia la actividad laboral, aunque sin abandonar los que se están realizando dirigidos a la prevención de accidentes marítimos.
- La tasa de mortalidad varía enormemente según la flota analizada, por lo que la "peligrosidad" del trabajo en el mar depende del tipo de actividad a la que se dedique el buque.
- La "peligrosidad" es función directa de la exposición al riesgo y ésta depende de las condiciones de trabajo. Cuanto más alta es la productividad de la unidad, peores son las condiciones de trabajo.

4.- APROXIMACIÓN SOCIOLÓGICA A LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS: ELEMENTOS DESCRIPTIVOS Y ASPECTOS DIFERENCIADORES DEL SECTOR.

4.1.- LAS GENTES DEL MAR

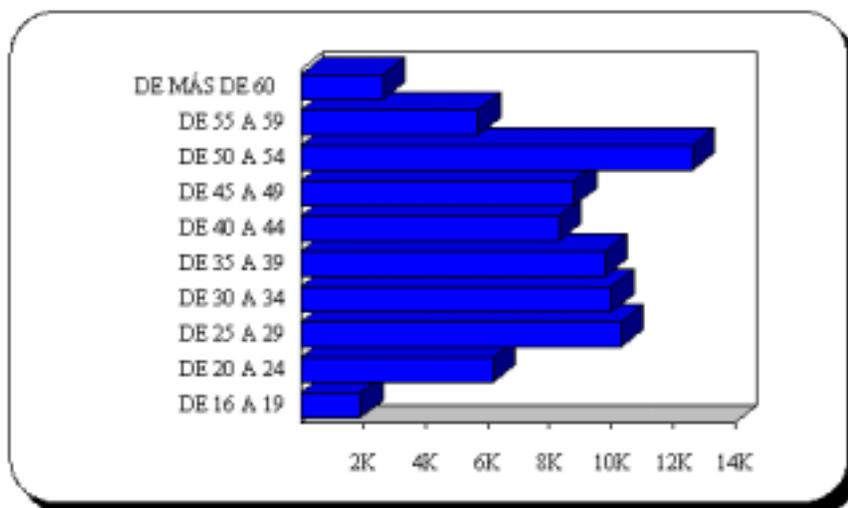
La población activa de los sectores pesquero y mercante constituía, en 1996, el 0,5% de la población activa española y el 0,7% de la población activa masculina. La proporción de población activa femenina en estos sectores es muy reducida ¹⁵. Dentro del mar el subsector pesca es el mayoritario con el 82% de la población; esta mayor importancia cuantitativa del mismo le ha otorgado cierta presencia en las estadísticas oficiales. La EPA ¹⁶ recoge a la pesca como actividad y proporciona datos desagregados de la población activa en la misma.

La distribución por edades de la población activa en pesca se presenta bastante atípica. Mediante la comparación de su distribución con la de la población activa española se pueden apreciar las peculiaridades de la población pesquera (mucho más precisas si se analiza la asimetría de la pirámide poblacional - Gráfico nº 1). Aunque la edad media de la población del sector pesquero está en 36 años; el intervalo de edad más numeroso se sitúa entre 50 y 54, con un 16,5% de su población, mientras que, en este intervalo en la población general, sólo se encuentra el 8,2% . Por otra parte, otro dato parece corroborar esta situación, el escaso porcentaje de población pesquera entre 16 y 19 años -porcentualmente la mitad de la existente en la población general-. La falta de recambio generacional es otra de las características del sector. Por otra parte, si la población general a partir de los treinta años empieza a reducirse progresivamente, en la pesca sólo sigue en parte esta tendencia, ya que entre 45 y 55 años existe un número importante de población.

¹⁵La proporción de mujeres en un sector tradicionalmente considerado masculino, como el marítimo, sigue siendo muy reducida; máxime, si tenemos en cuenta que donde hay un número mayor de mujeres es en la marina mercante, y ésta sólo representa el 18% de la población activa marítima. De este 18% la mayoría de las mujeres están ocupadas desempeñando su trabajo en oficinas de navieras y/o empresas del sector . Son todavía pocos los puestos de trabajo ocupados por mujeres en los barcos, aunque no sea imposible encontrar a mujeres oficiales al frente de barcos de transporte de mercancías. Es en el transporte de pasajeros donde hay más mujeres y, en éste, en ocupaciones como las de azafatas y camareras

¹⁶La EPA no desagrega el sector del transporte marítimo del resto de transportes, comunicaciones y almacenamiento; y, tampoco lo hace cuando proporciona datos sobre los activos por grupo de edad , sexo, nivel de estudios, etc de modo que es imposible ofrecer este dato .

GRÁFICO N° 1
DISTRIBUCIÓN POR EDADES DE LA POBLACIÓN ACTIVA PESQUERA



FUENTE: EPA (ELABORACIÓN PROPIA)

La población pesquera, según la EPA, presenta un escasa formación. Un porcentaje importante de ésta población carece de graduado escolar.

GRÁFICO N° 2
POBLACIÓN ACTIVA PESQUERA POR ESTUDIOS TERMINADOS



FUENTE : EPA. (ELABORACIÓN PROPIA)

(1)Estudios Medios incluye el certificado escolar

(2)-Estudios Técnicos y profesionales viene a ser FPI, y FPII, ciclos formativos de grado medio y superior.

(3)Dentro de Estudios universitarios también se incluyen los tres primeros cursos de estudios universitarios.

De la comparación de la población pesquera con la población general se observan dos hechos destacados: porcentualmente, los analfabetos y sin estudios en la pesca multiplican por dos el porcentaje nacional y, en el otro extremo, con estudios universitarios, sólo aparece el 2,4% de la población activa pesquera, cuando esta contingencia abarca al 13,8% de la población activa española.

4.2.- FACTORES CONFIGURADORES DE LAS ACTIVIDADES MARÍTIMAS.

El aspecto de **extraterritorialidad**, no por muchas veces repetido pierde su vigencia porque, lo específicamente aglutinador que presenta este sector productivo viene determinado por la ubicación física donde se desarrolla la actividad : **el mar** . " *El significante `mar´ se dota de significado en posición al significante `tierra´ (Marugán ; 1992).*

El desarrollo de la actividad en el mar hace necesaria la utilización de infraestructuras un tanto diferentes a las de tierra: **los barcos**. La extraterritorialidad hace del trabajo en la mar un trabajo peligrosos al ser el barco una plataforma móvil en la que los marinos deben realizar su actividad en una situación de equilibrio inestable. El barco se mueve constantemente, a veces de forma violenta, haciendo muy difícil guardar el equilibrio, lo que favorece la producción de accidentes.

El barco es lugar de vida y trabajo; no existe diferencia entre el espacio físico del trabajo y descanso. Al ser así el barco presenta las características interactivas grupales propias de una **institución total** ¹⁷: monotonía, incomunicación y deterioro relacional que, en líneas generales se traduce en deterioro psicológico individual y desestructuración grupal. La vida a bordo da lugar a unos desequilibrios psíquicos muy superiores a los que pueda padecer un trabajador en tierra.

El centro de trabajo es también **el lugar de residencia**. El marco físico donde trabajo y ocio se desarrollan es el mismo y la organización social que rige el

¹⁷Se utiliza este término con el sentido que Goffman lo define.

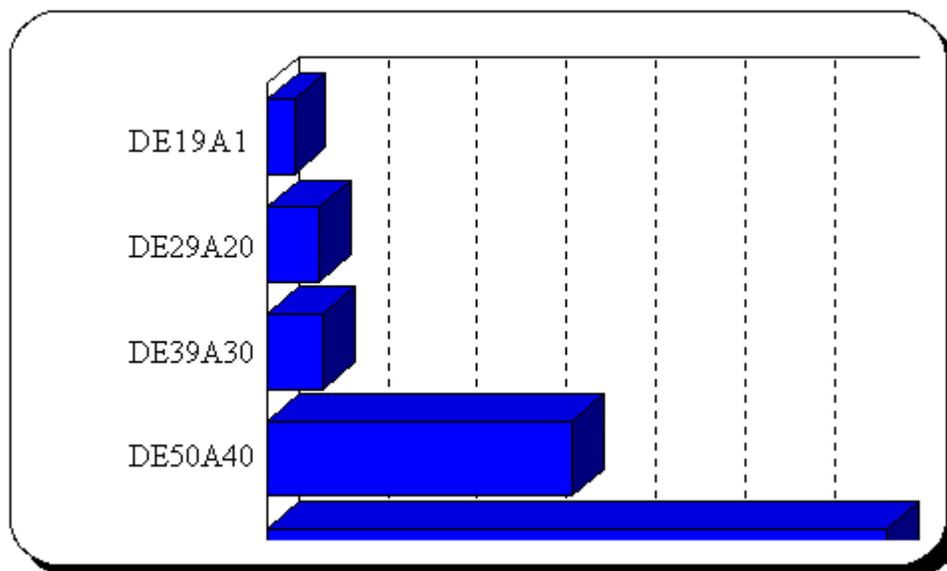
trabajo es la misma que rige los periodos de no-trabajo. La jerarquía se refleja en la tarea igual que en el juego. Eso sí, cada colectivo dispondrá de unos espacios de ocio y descanso asignados según la ubicación orgánica que dentro del organigrama del trabajo les corresponda. Por otra parte, la movilidad física queda limitada a los metros de eslora del barco donde trabajan.

A diferencia de un trabajador de tierra, el trabajador del mar no tiene la oportunidad de gozar de un cierto descanso psicológico cada tarde al acabar la jornada y saber que hasta el día siguiente no tendrá que reincorporarse a su puesto .

Además, el **tiempo** se contabiliza de otro modo, no empieza el lunes pensando que el viernes acaba de trabajar y que podrá descansar. El tiempo no se mide con criterios temporales, sino contractuales previamente establecidos - aunque sea de palabra- : mareas, duración de contratos, etc.

En este sentido, una de las características del trabajo en el sector marítimo, especialmente en el pesquero, es la **prolongada duración de la jornada laboral**. Además de estas elevadas jornadas, participan todos los cargos a bordo. La comparación del tiempo dedicado al trabajo en el sector pesquero es mucho mayor que en el resto de sectores. Según datos de la EPA más del 50,3% de los ocupados en pesca trabajan más de 50 horas.

GRÁFICO N° 3
DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJADORES EN PESCA POR HORAS TRABAJADAS A LA SEMANA



Los trabajadores se quejan de las **cargas de trabajo** y entre los factores que mencionan como causa de su fatiga no se encuentra sólo la duración de la jornadas, sino también la **intermitencia** de la misma y el escaso tiempo que hay para descansar.

A la **dureza del trabajo** en sí se unen las condiciones en que se desarrolla . El vivir en el centro de trabajo conlleva una serie de **características físico-ambientales**: exposición al ruido y a diversos contaminantes. La exposición al **ruido** es alta, no se trata de que soporten el ruido mientras trabajan es que además, el reducido espacio a bordo y la propia ubicación de los camarotes, poco alejados de las máquinas origina que el trabajador soporte ruidos también mientras duerme. Al ruido debe sumarse **la exposición a ciertos contaminantes**: humos de combustibles, gases o vapores, olores, etc.

Otras circunstancias que endurecen la vida en el mar son: lo **inhóspito del lugar de residencia**. En algunos barcos de pesca se dan todavía el hacinamiento de las tripulaciones y es frecuente compartir camarotes, privando al trabajador de toda intimidad. Camarotes, por otra parte no muy bien insonorizados, carecen a veces de medidas de higiene y de confort, y poco adecuados al clima (bien sea frío o calor) por el que se navega.

Existen otros aspectos que contribuyen a aumentar los grados de insalubridad y peligrosidad del trabajo del marino, cualquiera que sea su especialidad profesional, por ejemplo la naturaleza de la **propia mercancía transportada** (gases, petróleos y refinados, ect) .

Por otra parte, mientras en tierra se cuenta con la **posibilidad de asistencia sanitaria inmediata**, un barco navegando está lejos de esa posibilidad.

4.3.- UNIDADES DE PRODUCCIÓN

Hablar de actividades marítimas implica en algunos caso como en la pesca referirse a diferentes aspectos que la actividad abarca: extracción, transformación, conservación y comercialización. En la Marina Mercante el proceso de industrialización ha operado en paralelo con el resto de sectores industriales, mientras en la extracción pesquera se producen fenómenos que son específicos de esa actividad y prácticamente excluyentes de otras.

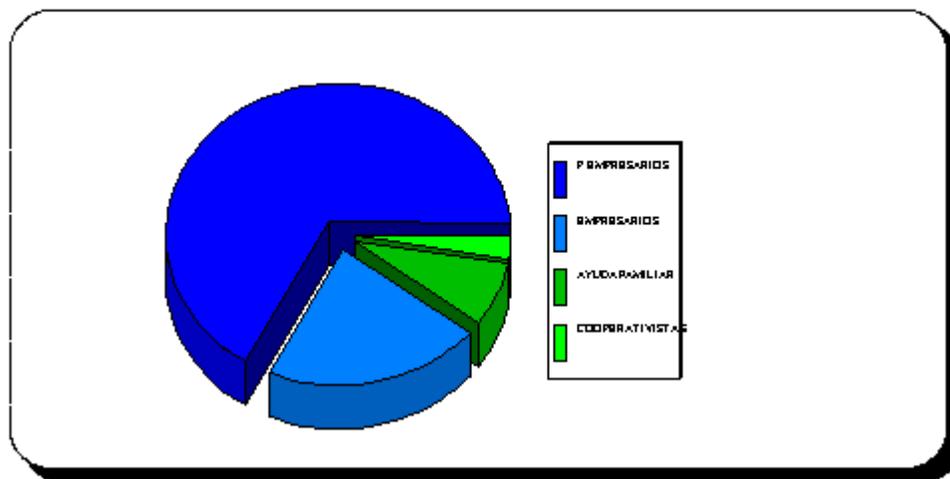
Las empresas extractivas pesqueras desarrollan su trabajo en la mar, un medio que le consideran ilimitado. De ahí se extrae su primera característica: **la ajeneidad de los recursos** que explota y que por desgracia llega en muchos casos a la sobreexplotación.

En el sector pesquero, la ajeneidad de los recursos que se explotan, el espíritu gremial con una actividad endogámica, el propietario-trabajador en la pesca artesanal, etc., son otros factores determinantes en el análisis sociológico del sector.

Por otra parte, es preciso tener en cuenta que en este tipo de pesca la explotación del barco se realiza de manera directa por el principal o exclusivo propietario. Lo que hace de la pesca de bajura una **empresa con un alto grado de atomización**. Fenómeno, éste que también afecta a las empresas de altura e incluso de gran altura (la media de buques por empresa en la pesca de altura es de 1,3 y en la de gran altura de 2,5).

Respecto a la **relación laboral**, existe una notable diferencia entre marina mercante y pesca. La distribución de los trabajadores del transporte marítimo es radicalmente diferente a la de la pesca. Se puede apreciar un mayor paralelismo entre el transporte marítimo y la industria, que entre éste y la pesca. En la marina mercante los ocupados están, prácticamente todos, como asalariados, salvo los propios empresarios que representan el 3%. En la pesca, por el contrario un 38% trabaja por cuenta propia . Ese 38% se distribuye como sigue :

GRÁFICO N° 4
POBLACIÓN OCUPADA EN PESCA POR CUENTA PROPIA



Las **relaciones de producción** que rigen en la pesca son muy diferentes a las del resto de sectores, existiendo asimismo, diferencias notables entre los tipos de

de pesca ¹⁸ . Son varias las opciones, aceptadas en esta actividad con diversas variantes según las modalidades y zonas, fundamentado todo ello en el derecho consuetudinario. Así podemos referirnos a las modalidades de "salario a la parte"¹⁹, o al "salario fijo más prima de pesca".

En el primero de los casos, modalidad salarial "a la parte", propio de un tipo de pesca artesana, bajo el concepto "la parte", el empleado, tripulante asume de manera directa los riesgos de la explotación de la misma forma que lo hace el armador. El salario a la parte reduce para el armador los costes fijos de la estructura salarial, al ligarlos a la rentabilidad, e incentiva al trabajador a asumir su tarea implicándose en la suerte del armador (Irazola y otros; 1996: 120), motivando al trabajador de alguna forma, hacia el concepto de trabajo a destajo.

La inseguridad de los ingresos en el salario "a la parte" también llega a dificultar el disfrute de vacaciones retribuidas. Aspecto éste a tener en cuenta dentro de la comparación del tiempo de trabajo entre los trabajadores del mar y los de tierra.

¹⁸A lo largo del tiempo se han realizado distintas tipologías - Gonzalez Laxe, F (1977), Montero Llerandi (1980), Blanco Roca(1988)-, pero actualmente, al menos las bases en que se fundamentan la diferencia entre pesca industrial y pre-industrial (artesanal) se hayan muy cuestionadas. Lo cual no implica que hayan dejado de existir básicamente dos tipos bien diferenciados de pesca : la que se realiza al día y el resto .

¹⁹"La parte" es la unidad de retribución que sirve para graduar los beneficios de los diferentes trabajadores , en función de la importancia que el armador y los usos y costumbres del lugar dan a cada uno de ellos" (Irazola y otros; 1996). El sistema de retribución "a la parte" consiste en la distribución , generalmente del 50% del valor de la pesca una vez deducidos los gastos entre el armador y la tripulación; una vez realizada esta primera división los tripulantes, según usos y costumbres cobrarán su parte .

CAPÍTULO III. NORMATIVA NACIONAL E INTERNACIONAL

- Índice -

1.- COMENTARIOS SOBRE LA NORMATIVA APLICABLE

2.- SEGURIDAD Y SALUD DEL TRABAJO A BORDO

3.- SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

1.- COMENTARIOS SOBRE LA NORMATIVA APLICABLE

Hacer un análisis, aunque breve, de la legislación sobre seguridad y salud laboral que afecta al sector marítimo-pesquero requiere mencionar una dispersa y gran profusión de normativa de diversa condición y procedencia.

El concepto de Seguridad en general y particularmente en el sector marítimo es relativamente reciente, especialmente en lo referente al plano laboral. Las preocupaciones de la normativa sobre la materia, sin retroceder demasiado en el tiempo, estaban referidas a aspectos materiales, tales como la seguridad del casco del buque, sus pertrechos y su carga, obviando de forma directa a la orientación sobre la seguridad de las personas.

Las normativas sobre seguridad se referían a los resultados efectivos de las "maniobras", de tal forma que si eran satisfactorias, podían salvar a la tripulación, y en caso contrario al no llegar a feliz término, esta engrosaba las listas de víctimas. En este sentido, el hasta hoy vigente, Código de Comercio, en el artículo 818, contempla las medidas a adoptar para salvar los bienes sin preocuparse en cómo se consiga, ni si con ello se exponen innecesariamente vidas humanas.

Por otra parte la ejecución de las maniobras hasta fechas muy recientes, estaba encomendada a personal cuya experiencia era adquirida por la práctica de la costumbre más que por el método y la tecnología.

No obstante, la evolución del concepto de seguridad ha sido introducida en el trabajo, paralelamente con las reivindicaciones laborales, a partir de finales del pasado siglo. Es en esas fechas, cuando se destierra el concepto que imperaba de que el trabajador al aceptar el empleo, aceptaba así mismo los riesgos que este traía consigo, con un cierto aire de fatalismo inherente al trabajo, y que poco se podía mejorar para evitarlo.

Sin embargo, algo empezaba a gestarse en distintos países en las fechas a las que se hacía referencia, con la creación de asociaciones, comisiones de

reformas sociales, movimientos sindicales, aseguradores, servicios de inspección, etc., que sirvieron de base a la constitución del concepto de seguridad actual.

Ciñendonos al trabajo encomendado, por un lado, en el mundo marítimo y, en particular, a bordo de los barcos, se llevan a cabo actividades laborales de cualquier tipo. Muchas de ellas se realizan de un modo uniforme en la mayor parte de los buques y otras, sin embargo, se ejecutan diferenciadamente, de un barco a otro, en función del tipo de explotación al que se dediquen. Por la peculiaridad de estos centros de trabajo es posible, además, hacer coincidir en uno solo de ellos, actividades laborales que serían propias de diversos centros de producción en tierra. Por todo ello, resulta de aplicación a este sector la inmensa mayoría de la normativa sobre seguridad laboral existente en nuestro país.

Por otro lado -como ya es de sobra conocido- dadas las características físicas en las que se desenvuelven estos centros de trabajo marítimos, se precisa que los mismos tengan unas seguridades adicionales, que no necesitan las industrias terrestres, para contrarrestar los riesgos añadidos de los buques, es decir, todos aquéllos que puedan afectar a su flotabilidad, estanqueidad y estabilidad, así como a los que se deriven de su movilidad y desplazamiento por el mar, con todas las incidencias que ello comporta.

En el marco laboral general, la preocupación por la seguridad y la organización de la sociedad para paliar los riesgos derivados del trabajo, datan de finales del siglo pasado, o principios del presente. En España, en 1900, se aprueba la primera Ley de Accidentes de Trabajo, en 1908 se crea el Instituto Nacional de Previsión y mediante el R.D. de 10 de octubre de 1919 se crea la Caja Central de Crédito Marítimo, germen del actual Instituto Social de la Marina, cuya denominación actual y modificación de funciones, fue creada por R.D. de 26 de febrero de 1930. En 1921 se crea en Ginebra la Organización Internacional del Trabajo. En 1929 se publica el primer Código de Trabajo que refunde normativa sobre la materia en nuestro país.

En lo que al mundo marítimo español atañe, es ineludible hacer unas referencias históricas en el plano internacional dado que éste es su medio natural en la mayor parte de los casos. En 1894 se aprueba en Inglaterra la Ley de Marina Mercante (Merchant Shipping Act) que contiene diversos aspectos prevencionistas del trabajo en el mar y tiene una gran influencia en otros países. En 1889, tiene lugar la Conferencia Internacional de Washington, que aprueba el primer Reglamento Internacional de Abordajes, y en 1914, tras el hundimiento del "Titanic", que arrojó un saldo de más de un millar de muertos y culminó una serie de accidentes marítimos que conmocionaron a la opinión pública, se produjo la primera Conferencia Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Este fue el punto de partida de una saga de convenios internacionales que, con este mismo tópico, han venido produciéndose hasta la fecha y que forman parte de un amplio e importantísimo esquema normativo que se utiliza en España, como en el resto del mundo, y que tiene como objeto, en gran medida, la seguridad estructural del buque, lo que, obviamente, tiene una gran repercusión sobre la propia seguridad de los marinos.

Tradicionalmente y, en particular, en nuestro país, cuando se hablaba de seguridad marítima y su legislación correspondiente, se pensaba, casi exclusivamente, en ese aspecto estructural o de seguridad de la vida humana en el mar, que tiene sus normas específicas -que posteriormente detallaremos- y su propia Administración.

La seguridad laboral en el mar, como consecuencia del trabajo de los tripulantes de los buques, estaba en cierto modo relegada a un segundo lugar respecto a la que se ocupaba de los riesgos de la navegación. Sin embargo, como no podía ser de otro modo, siempre contó con sus correspondientes instrumentos legales para poder ser llevada a cabo, como en cualquier otra actividad productiva de nuestro país. Las tareas del Programa Inspeymar -del que hablamos en otra parte de este informe- que llevaron a los buques el control y la inspección

sistemática de los barcos bajo el prisma concreto de la seguridad y salud laboral, introdujo un cambio en tal sentido.

Al ser la accidentabilidad correspondiente a la navegación de gran impacto, por el elevado número de víctimas que suelen producirse como consecuencia de los naufragios y las repercusiones que estos tienen sobre el entorno marítimo, la accidentabilidad laboral correspondiente al trabajo que realizan a bordo los tripulantes, pasa desapercibida. Sin embargo, un estudio objetivo de la misma revela inmediatamente que es de mayor envergadura. Estadísticamente, una gran parte de los accidentes que se producen en el mar, en particular en el sector pesquero, tienen su origen en las condiciones del trabajo de producción a bordo. El número de muertes por los accidentes de esta actividad es también significativamente mayor al que se produce como consecuencia de los accidentes de la navegación.

Todo este preámbulo nos sirve para orientar la clasificación de la normativa sobre la seguridad laboral marítima y agruparla en dos bloques, el de la seguridad referida al trabajo de producción de los tripulantes, que llamaremos **seguridad y salud del trabajo a bordo** y el de la seguridad de la navegación o estructural, que llamaremos **seguridad de la vida humana en el mar** (SEVIMAR).

Estas dos disciplinas de la seguridad marítima y su correspondiente normativa, no solo se complementan entre sí, sino que a menudo se entrelazan y superponen. Determinadas disposiciones legales de SEVIMAR no afectan exclusivamente a la seguridad estructural del buque o a sus instalaciones, sino que regulan comportamientos y tareas que deben desarrollar los tripulantes (v.g. Reglamento Internacional para prevenir los Abordajes; Convenio de Formación, Titulación y Guardia, etc.). Asimismo, parte de la normativa sobre seguridad e higiene en el trabajo, se ocupa en establecer disposiciones de tipo técnico de los equipos instalados en los barcos.

No obstante, la división que establecemos más adelante está fundamentada, tanto en las diferencias que hay entre las dos modalidades, como

en la existente entre las Administraciones Públicas que tienen la mayor parte de las competencias en el campo de la seguridad laboral marítima, es decir, las correspondientes a la seguridad y salud laboral, que están encomendadas al Ministerio de Trabajo y a las Comunidades Autónomas y las correspondientes a SEVIMAR, que incumben al Ministerio de Fomento, en la actualidad.

Gran parte de la normativa que relacionamos a continuación tiene una procedencia internacional en las dos modalidades. Los Convenios Internacionales que se ratifican por España y pasan a formar parte del marco legal de nuestro país, tales como los de OIT, o los de OMI, son una buena prueba de ello. Lo mismo puede decirse de las Recomendaciones de los dos Organismos antes citados, aunque no tengan la misma repercusión legal. Por otro lado, la pertenencia de España a la Unión Europea (**U.E.**) tiene una gran trascendencia en este sentido, ya que todas las disposiciones sobre seguridad y salud laboral que regulan las directivas comunitarias, acaban por transponerse a nuestro esquema legal. La directiva marco 89/391/CEE relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores ha sido transpuesta al derecho español por medio de la Ley 31/95.

Del mismo modo, otras directivas específicas sobre seguridad laboral (lugares de trabajo, agentes contaminantes, manipulación de cargas, colectivos especiales, equipos de protección individual, etc.) están debidamente recogidas en el derecho español a través de los correspondientes decretos. Todo ello se indica expresamente más adelante cuando hablamos de la Ley 31/95 y de sus normas de desarrollo.

Los preceptos que señalamos en el apartado correspondiente a la seguridad y salud del trabajo a bordo constituyen, como es reglamentario, toda la normativa sobre seguridad y salud laboral de aplicación general a los distintos sectores de actividad laboral, incluyendo la específica correspondiente al trabajo en el mar. No se incluye, como es lógico, la que atañe a otras ramas de actividad.

Sin embargo, en algunos casos, la normativa referenciada queda fuera del ámbito de aplicación del sector marítimo, pero se hace constar, no obstante, a efectos del interés comparativo que pueda tener dicha referencia.

La relación tampoco es exhaustiva porque el marco de delimitación es muy extenso. Piénsese que estamos tratando sobre condiciones de trabajo y este concepto abarca a casi todo lo que rodea al trabajador.

Al presentar esta legislación no pretendemos otra cosa que compendiar y poner a disposición de las personas interesadas en la lectura de este informe la normativa detallada y actualizada sobre la materia, para que pueda servir de consulta o de reflexión. *Tampoco perdemos de vista que el auténtico objetivo que perseguimos consiste en señalar la repercusión que puede tener en el sector el cumplimiento de las disposiciones que introduce la Ley 31/95 y las normas posteriores de su desarrollo y complementarias.*

Todo este Ordenamiento laboral y, en particular, la normativa reciente, constituida por la Ley 31/95 y posterior reglamentación, aportan un marco legal moderno y, en teoría, más eficaz que el anterior. Con la nueva legislación se adopta -entre otras medidas- una concepción de la prevención de riesgos de mayor profundidad y se introduce una modificación sustancial de la gestión empresarial respecto al logro de unas condiciones adecuadas de seguridad y salud laboral para los trabajadores.

No obstante, es de justicia observar que la normativa actual ha venido a sustituir a otra que, de haberse aplicado correctamente, hubiera arrojado resultados más aceptables para el sector marítimo de los que se han obtenido.

En tal sentido, conviene recordar que la Ley 31/95 derogó los títulos I y III de la Ordenanza General de Seguridad e Higiene (O.M. 9/3/71) y que las normas reglamentarias técnicas publicadas en 1997, han ido derogando parte del título II. No obstante, y como se comenta más adelante, dicho título todavía es de aplicación al trabajo en el mar para una buena parte de la flota.

El RDL 1/95, Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, derogó finalmente las Reglamentaciones de Trabajo y Ordenanzas Laborales, que ya la Ley 8/80 dejaba en vigor sólo como derecho dispositivo en tanto no se sustituyesen por convenio colectivo. Esta disposición ha afectado a las siguientes reglamentaciones y ordenanzas de gran arraigo en el mundo marítimo:

- Ordenanza de Trabajo de Pesca Marítima en Buques Arrastreros al Fresco/76
- Ordenanza de Trabajo de Pesca Marítima en Buques Bacaladeros/76
- Ordenanza de Trabajo de Pesca Marítima en Buques Congeladores/74
- Ordenanza de Trabajo en las embarcaciones de Tráfico Interior de Puertos/69
- Ordenanza de Trabajo en la Marina Mercante/69
- Reglamentación de Trabajo en la Industria de la Pesca de Cerco y otras artes/63
- Reglamentación de Trabajo en la Industria de Pesca de Arrastre/61

En la actualidad, el Acuerdo de Cobertura de Vacíos, publicado por Resolución del Ministerio de Trabajo, de 13/5/97, cubre los vacíos de contenidos que pudieran producirse en determinados sectores al desaparecer las ordenanzas y no existir convenio colectivo.

La Ley 31/95 deroga, asimismo, una parte sustancial de la Ley 8/88, sobre infracciones y sanciones en el orden social.

Finalmente, el R.D. 39/97 deroga, a su vez, la normativa existente sobre los servicios médicos de empresa de 1959.

2.- SEGURIDAD Y SALUD DEL TRABAJO A BORDO

2.1.- SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

2.1.1.- LEY DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES Nº 31/95

Constituye la determinación del cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para conseguir un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores.

Incorpora las prescripciones de la Directiva 89/391/CEE -marco jurídico general en el que opera la política de prevención comunitaria- y las Directivas 92/85/CEE, 94/33/CEE y 91/383/CEE, así como el Convenio nº 155 de la OIT.

Establece un enfoque unitario de la política de prevención de riesgos laborales y, además de las nuevas prescripciones, actualiza regulaciones ya desfasadas.

Define los principios de la acción preventiva, determina la evaluación de los riesgos y obliga a que los trabajadores reciban una formación en materia preventiva, así como a que se efectúe una vigilancia periódica de su estado de salud.

Establece los servicios de prevención, la consulta y participación de los trabajadores, así como las responsabilidades y sanciones por el incumplimiento de las obligaciones en materia de prevención.

Del mismo modo establece las funciones del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, así como las de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, creando también la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

2.1.2.- REGLAMENTO DE SERVICIOS DE PREVENCIÓN RD 39/97 Y ORDEN DE DESARROLLO O. 27/6/97

Dispone que la prevención de riesgos laborales forme parte de la empresa desde el comienzo mismo de su proyecto como tal. Define la evaluación de los riesgos, procedimiento para llevarla a cabo, así como la documentación requerida. Establece la organización y modalidades de las actividades preventivas, la acreditación de entidades como servicios de prevención ajenos y las auditorías. Así mismo define y clasifica las funciones y niveles de cualificación así como la colaboración de los servicios de prevención con el Sistema Nacional de Salud.

En relación con el sector marítimo establece que seguirá en vigor lo previsto en el RD 1414/81, por el que se reestructura el Instituto Social de la

Marina, sobre formación, información, educación y práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque.

2.1.3.- SEÑALIZACIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO RD 485/97

Transpone la Directiva Comunitaria 92/58/CEE.

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.4.- LUGARES DE TRABAJO RD 486/97

Transpone la Directiva Comunitaria 89/654/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.5.- MANIPULACIÓN MANUAL DE CARGAS RD 487/97

Transpone la Directiva Comunitaria 90/269/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.6.- PANTALLAS DE VISUALIZACIÓN RD 488/97

Transpone la Directiva Comunitaria 90/270/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.7.- AGENTES BIOLÓGICOS RD 664/97

Transpone la Directiva Comunitaria 90/679/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.8.- AGENTES CANCERÍGENOS RD 665/97

Transpone la Directiva Comunitaria 90/394/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.9.- EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL RD 773/97

Transpone la Directiva Comunitaria 89/656/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.10.- UTILIZACIÓN DE EQUIPOS DE TRABAJO RD 1215/97

Transpone la Directiva Comunitaria 89/655/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.11.- BUQUES DE PESCA RD 1216/97

Transpone la Directiva Comunitaria 93/103/CEE

(Ver el apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.12.- OBRAS DE CONSTRUCCIÓN

R.D. 1.627/97. Transpone la Directiva Comunitaria 92/57 C.E. (Ver apartado denominado NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA del Capítulo IV de este estudio)

2.1.13.- ACTIVIDADES DE PREVENCIÓN DE LAS MUTUAS DE AT Y EP ORDEN 22/4/97

(Ver el apartado denominado LAS MUTUAS del Capítulo IV de este estudio)

2.1.14.- ORDENANZA GENERAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO (OM 9/371)

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (L. 31/95) sólo deja en vigor el Título II de dicha ordenanza , denominado *Condiciones generales de los centros de trabajo y de los mecanismos y medidas de protección* (Capítulos I al XIII). Las

normas reglamentarias técnicas de desarrollo de la citada Ley (Reales Decretos 485/97, 486/97, 487/97, 488/97, 664/97, 665/97, 773/97, 1215/97, 1216/97, etc.), que se han publicado durante 1997 y las posteriores que pudieran publicarse, han ido derogando sucesivamente tales capítulos de la Ordenanza. Sin embargo, en algunos casos, se mantienen expresamente en vigor cuando el reglamento excluye de su ámbito determinado sector productivo, por diferentes motivos. Este es el caso, por ejemplo, del R.D. 486/97 sobre lugares de trabajo, que excluye del ámbito de su aplicación a los lugares de trabajo situados dentro de los medios de transporte y ... a los buques de pesca. Y aunque, posteriormente se publica el R.D. 1216/97 sobre buques de pesca, el ámbito de aplicación del mismo, *excluye a su vez a los buques existentes menores de 18 metros de eslora y a los nuevos menores de 15 metros de eslora, lo que deja sin la cobertura de esta disposición a los buques de pesca menores y a los demás buques de la marina civil. En estos casos, y hasta tanto no se aprueben los reglamentos específicos correspondientes, entendemos que se mantienen en vigor los capítulos afectados de la Ordenanza.*

2.2.- PRINCIPIOS BÁSICOS, DERECHOS Y OBLIGACIONES

2.2.1.- DECLARACIÓN UNIVERSAL DE LOS DERECHOS HUMANOS. ONU 1948

Arts. 3 y 23. Derecho de toda persona a su seguridad personal y a realizar su trabajo en condiciones equitativas y satisfactorias.

2.2.2.- CARTA SOCIAL EUROPEA DE 1961 (RATIFICADA EN 1980)

Arts. 3 y 11. Derecho a la seguridad e higiene en el trabajo y a la protección de la salud.

2.2.3.- TRATADO CONSTITUTIVO DE LA CEE DE 1957 (RATIFICADO EN 1986)

Art. 117. Compromiso de mejorar las condiciones de vida y trabajo y aproximar las disposiciones legales en tal sentido.

Art. 118. La Comisión promoverá la colaboración entre Estados en materia de condiciones de trabajo; protección contra los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales; e higiene del trabajo.

Art. 118.A.1. A través del Acta Única Europea se ha plasmado este artículo en el Tratado, que establece la posibilidad de aprobar por mayoría cualificada (no por unanimidad) Directivas de armonización con objeto de promover la mejora del medio de trabajo, para proteger la seguridad y salud de los trabajadores...

2.2.4.- PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y CULTURALES. ONU 1966 (RATIFICADO EN 1977)

Art. 7. Los Estados Partes reconocen el derecho de toda persona al goce de condiciones de trabajo equitativas y satisfactorias, que le aseguren -entre otros derechos- la seguridad e higiene en el trabajo.

2.2.5.- CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA DE 31-10-78

Art. 40.2. Los poderes públicos velarán por la seguridad e higiene en el trabajo y garantizarán el descanso necesario...

Art. 43. Derecho a la protección de la salud. Los poderes públicos organizarán y tutelarán la salud pública a través de medidas preventivas...

Art. 45.1. Derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado.

2.3.- LEYES

2.3.1.- ESTATUTO DE LOS TRABAJADORES (RDL 1/95)

(Real Decreto Legislativo 1/95. Texto refundido del Estatuto de los Trabajadores)

Art. 4/d. Derecho laboral del trabajador en relación a su integridad física y a una adecuada política de seguridad e higiene.

Art. 5/c. Deber laboral de observar las medidas de seguridad e higiene que se adopten.

Art. 19. Derecho del trabajador a una protección eficaz en materia de seguridad e higiene. Obligación de éste de observar las medidas reglamentarias sobre esta materia. Derecho del trabajador a participar por medio de sus representantes legales en la inspección y control de dichas medidas. Obligación del empresario de facilitar una formación práctica y adecuada en materia de seguridad e higiene. El trabajador está obligado a seguir dichas enseñanzas. Procedimiento a seguir ante la probabilidad de que se produzca un accidente laboral por inobservancia de la normativa aplicable, incluyendo la paralización del trabajo.

Art. 64. El Comité de empresa tiene competencia para ejercer una labor de vigilancia y control de las condiciones de seguridad e higiene. (El Art. 62 dice que los delegados de personal tendrán las mismas competencias establecidas para el comité de empresa).

2.3.2.- LEY DE SEGURIDAD SOCIAL (D. 2605/74)

El Real Decreto Legislativo 1/94, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, deja en vigor parte del Decreto 2065/74, de 30 de mayo, y concretamente: los Arts. 26 y 27, que tratan sobre la higiene y seguridad en el trabajo en general (en el art. 27 se establece que el Ministerio de Trabajo regule las condiciones y requisitos que, a efectos preventivos, deben cumplir las empresas. También dispone que este Ministerio refunda y amplíe, en su caso, las normas vigentes en la materia); los Arts. 28 y 29, que tratan sobre medicina preventiva; los Arts. 186 a 190 tratan sobre disposiciones sobre seguridad e higiene en el trabajo en el Régimen General (autorización de centros de trabajo, paralización de trabajos, categorías especiales, servicios de seguridad e higiene).

2.3.3.- LEY GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL (RDL 1/94)

Los Arts. 68 a 76 tratan de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales; el Art. 115 trata sobre el concepto del accidente de

trabajo; el Art. 116, sobre el concepto de enfermedad profesional; el Art. 128 trata sobre la incapacidad temporal; los Arts. 134 a 137 y siguientes tratan sobre los conceptos, clases y grados de invalidez.

2.3.4.- LEY GENERAL DE SANIDAD (Ley 14/1986)

Art. 21. Capítulo IV. Título I. Recoge la actuación sanitaria de las Administraciones Públicas en el ámbito de la salud laboral, que comprende aspectos tales como: la promoción de la salud integral del trabajador; aspectos sanitarios de la prevención de los riesgos; vigilancia de las condiciones de trabajo de las mujeres embarazadas o en período de lactancia; los factores de microclima laboral; la vigilancia de la salud de los trabajadores; la elaboración de mapas de riesgos laborales y el control epidemiológico; la promoción de la información y la formación; la coordinación de estas actividades entre las autoridades sanitarias y laborales, así como con los órganos de participación e inspección de las condiciones de trabajo en las empresas.

2.3.5.- LEY DE INDUSTRIA (Ley 21/1992)

Arts. 9 al 18 . Capítulo I. Título III. Que tratan sobre: el objeto de la seguridad industrial; la prevención y limitación de riesgos; las actividades e instalaciones peligrosas y contaminantes; los reglamentos de seguridad; el cumplimiento de las exigencias reglamentarias en materia de seguridad industrial; el control administrativo del cumplimiento de las disposiciones y requisitos; la definición y el funcionamiento de los organismos de control; las entidades de acreditación de dichos organismos de control; la creación del Consejo de Coordinación de la Seguridad Industrial, como órgano encargado de impulsar y coordinar las actuaciones de las Administraciones Públicas en esta materia, integrado por un representante de cada Comunidad Autónoma e igual número de representantes de la Administración del Estado.

2.3.6.- CÓDIGO PENAL (Ley Orgánica 10/95)

Arts. 316, 317 y 318. Tipifica el delito contra la seguridad e higiene en el trabajo cuando no se procuran los medios y condiciones para desarrollar la actividad laboral en la debida forma, así como la infracción de las normas de prevención de riesgos laborales.

Tanto en este cuerpo legal (Art. 116), como en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, aparece también la responsabilidad civil derivada del delito.

2.3.7.- CÓDIGO CIVIL

Distingue entre responsabilidad contractual y extracontractual. La primera es la derivada del contrato de trabajo, en el que aparece el empresario como deudor de seguridad, siendo de aplicación en este caso los Arts. 1101 y ss. del Código Civil. La segunda es aquella que aparece sin la necesidad de la existencia de un contrato de trabajo y está regulada en los Arts. 1902 y ss.

2.4.- NORMAS CONVENCIONALES

El 16-12-86 se publicó el VI Convenio General de la Marina Civil como "Acuerdo de eficacia limitada", ya que no reunía los requisitos establecidos en el Estatuto de los Trabajadores. El V Convenio General había corrido una suerte parecida al ser firmado también sólo por UGT con ANAVE. Por todo ello, el último Convenio General de la marina Civil propiamente dicho publicado en el BOE, data de 1982. (**Resolución Mº Trabajo 7/5/82**).

El Art. 43 de dicho convenio trata sobre seguridad e higiene. En el último párrafo del artículo se dice que las Compañías Navieras se comprometen a cumplir los acuerdos con OIT sobre seguridad, convivencia e higiene en el mar... La disposición adicional 2ª trata sobre la constitución de comisiones de seguridad e higiene en los buques y establece sus objetivos y funciones.

En la actualidad existen diversos convenios colectivos de empresas, tanto en el subsector de la marina mercante como en el de la pesca marítima. No existe ningún convenio general en el sector de la pesca.

En el subsector de pesca, de conformidad con el último estudio de mayo de 1994, realizado por el Instituto Social de la Marina, el total de Convenios en vigor es de 27, estimando que el número de buques afectados asciende a 1.650. Los trabajadores a los que dan cobertura los 27 Convenios citados se cifra en aproximadamente 19.300, por lo que la población pescadora amparada está en torno al 22% del total. Porcentaje que se incrementa, si de la cifra de afiliación general deducimos los 13.822 trabajadores autónomos.

Debe tenerse en cuenta, adicionalmente, que los Convenios a los que nos referíamos, datan algunos de ellos de principios de la década, y aunque en vigor, no han vuelto a ser negociados. Por otra parte, la gran mayoría son de ámbito provincial y otros local, existiendo unicamente dos de ellos de carácter nacional, para la flota congeladora al marisco (ANAMAR) y para la pesca de cefalópodos en el Banco Canario Sahariano (ANACEF).

2.5.- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

2.5.1.- OIT. CONVENIOS MARÍTIMOS DEL TRABAJO PARA GENTE DE MAR

<u>Núm.</u>	<u>Título</u>
7	LA EDAD MÍNIMA (TRABAJO MARÍTIMO), 1920
8	LAS INDEMNIZACIONES DE DESEMPLEO (NAUFRAGIO), 1920
9	LA COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1920
15	LA EDAD MÍNIMA (PAÑOLEROS Y FOGONEROS), 1921
16	EL EXAMEN MÉDICO DE LOS MENORES (TRABAJO MARÍTIMO), 1921
22	EL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR, 1926
23	LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1926
53	LOS CERTIFICADOS DE CAPACIDAD DE LOS OFICIALES, 1936
55	LAS OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD O ACCIDENTE, 1936
56	EL SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR, 1936
58	LA EDAD MÍNIMA (TRABAJO MARÍTIMO) (REVISADO), 1936
68	LA ALIMENTACIÓN Y EL SERVICIO DE FONDA (TRIPULACIÓN DE BUQUES), 1946
69	EL CERTIFICADO DE APTITUD DE LOS COCINEROS DE BUQUE, 1946
70	LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR, 1946
71	LAS PENSIONES DE LA GENTE DE MAR, 1946
73	EL EXAMEN MÉDICO DE LA GENTE DE MAR, 1946
74	EL CERTIFICADO DE MARINERO PREFERENTE, 1946
91	LAS VACACIONES PAGADAS DE LA GENTE DE MAR (REVISADO), 1949
92	EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN (REVISADO), 1949
108	LOS DOCUMENTOS DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR, 1958
109	SALARIOS, HORAS DE TRABAJO A BORDO Y DOTACIÓN (REVISADO), 1958
133	EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN (DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS), 1970
134	LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (GENTE DE MAR), 1970
145	LA CONTINUIDAD DEL EMPLEO (GENTE DE MAR), 1976
146	LAS VACACIONES ANUALES PAGADAS (GENTE DE MAR), 1976
-283	147 LA MARINA MERCANTE (NORMAS MÍNIMAS), 1976
163	EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR EN EL MAR Y EN PUERTO, 1987
164	LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y LA ASISTENCIA MÉDICA DE LA GENTE DE MAR, 1987
165	LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR (REVISADO), 1987
166	LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR (REVISADO), 1987

2.5.2.- OIT. CONVENIOS SOBRE PESCADORES

<u>Núm</u>	<u>Título</u>
112	LA EDAD MÍNIMA DE LOS PESCADORES, 1959
113	EL EXAMEN MÉDICO DE LOS PESCADORES, 1959
114	EL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LOS PESCADORES, 1959
125	LOS CERTIFICADOS DE COMPETENCIA DE LOS PESCADORES, 1966
126	EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN, 1966

2.5.3.- OIT. RECOMENDACIONES MARÍTIMAS DEL TRABAJO GENTE DE MAR

<u>Núm.</u>	<u>Título</u>
9	LA ADOPCIÓN DE ESTATUTOS NACIONALES DE LA GENTE DE MAR, 1920
10	EL SEGURO DE DESEMPLEO (GENTE DE MAR), 1920
27	LA REPATRIACIÓN DE CAPITANES Y APRENDICES, 1926
28	LA INSPECCIÓN DEL TRABAJO (GENTE DE MAR), 1926
48	LAS CONDICIONES DE ESTANCIA DE LA GENTE DE MAR EN LOS PUERTOS, 1936
75	LOS ACUERDOS RELATIVOS A LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR, 1946
76	LA ASISTENCIA MÉDICA PARA LAS PERSONAS A CARGO DE LA GENTE DE MAR, 1946
78	EL SUMINISTRO DE ROPA DE CAMA, VAJILLA Y ARTÍCULOS DIVERSOS, 1946
105	LOS BOTIQUINES A BORDO DE LOS BUQUES, 1958
106	CONSULTAS MÉDICAS EN ALTA MAR, 1958
107	EL ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR (BUQUES EXTRANJEROS), 1958
108	LAS CONDICIONES SOCIALES Y DE SEGURIDAD DE LA GENTE DE MAR, 1958
109	SALARIOS, HORAS DE TRABAJO A BORDO Y DOTACIÓN, 1958
137	LA FORMACIÓN PROFESIONAL (GENTE DE MAR), 1970
138	EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR, 1970
139	EL EMPLEO DE LA GENTE DE MAR (EVOLUCIÓN TÉCNICA), 1970
140	EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN (AIRE ACONDICIONADO), 1970
141	EL ALOJAMIENTO DE LA TRIPULACIÓN (LUCHA CONTRA RUIDOS), 1970
142	LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES (GENTE DE MAR), 1970
153	LA PROTECCIÓN DE LOS JÓVENES MARINOS, 1976
154	LA CONTINUIDAD DEL EMPLEO (GENTE DE MAR), 1976
155	LA MARINA MERCANTE (MEJORAMIENTO DE LAS NORMAS), 1976
173	EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR, 1987
174	LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1987

2.5.4.- OIT. RECOMENDACIONES SOBRE PESCADORES

<u>Núm</u>	<u>Título</u>
7	LAS HORAS DE TRABAJO EN LA PESCA, 1920
126	LA FORMACIÓN PROFESIONAL DE LOS PESCADORES, 1966

2.6.- NORMAS TÉCNICAS. HOMOLOGACIÓN

2.6.1.- REGLAMENTO DE LA INFRAESTRUCTURA PARA LA CALIDAD Y LA SEGURIDAD INDUSTRIAL. R.D. 2200/95.

Deroga, entre otras disposiciones, el R.D. 1614/85 sobre ordenación de actividades de normalización y certificación y el R.D. 800/87, que establecía la certificación de conformidad a normas, como alternativa a la homologación de tipos de productos.

Adapta la regulación de la actividad industrial en España a la Unión Europea a través de la normalización, la armonización de las reglamentaciones e instrumentos de control y la sustitución de la tradicional homologación administrativa de productos, por la certificación, con la correspondiente supervisión de los poderes públicos. (Las figuras de homologación de producto, homologación de tipo y registro de tipo, quedan sustituidas por la de certificaciones de conformidad con los requisitos reglamentarios, emitidos por los organismos de control).

Reordena, en colaboración con las Comunidades Autónomas, el conjunto de entidades y organismos que conforman la infraestructura para la calidad y la seguridad industrial que, atendiendo a los criterios comunitarios al respecto, interrelaciona cada vez más ambos campos, utilizando las normas voluntarias de la calidad.

Establece los organismos de normalización y las entidades de acreditación, como estructura común para la calidad y la seguridad industrial. Dispone que las entidades de certificación, los laboratorios de ensayo y las entidades auditoras y de inspección, constituyan la infraestructura acreditable para la calidad. Del mismo modo que los organismos de control y los verificadores medioambientales lo sean para la seguridad industrial.

Define todas estas figuras debidamente y asigna sus funciones y obligaciones. En relación a los organismos de normalización y a las entidades de

acreditación, indica los requisitos que deben observar para ser reconocidos e inscritos en el Registro de Establecimientos Industriales.

Se faculta a la entidad AENOR para que actúe como entidad de certificación sometida a todas las condiciones y obligaciones estipuladas para las demás entidades de certificación, dándole el plazo de un año para que adapte sus estatutos y su actuación.

2.6.2.-R.D. 1407/1992. REGULACIÓN DE LAS CONDICIONES PARA LA COMERCIALIZACIÓN Y LIBRE CIRCULACIÓN INTRACOMUNITARIA DE LOS EQUIPOS DE PROTECCIÓN INDIVIDUAL.

Transpone la Directiva 89/686/CE, que establece a nivel Comunitario, las exigencias mínimas esenciales que deben cumplir todos los equipos de protección individual (EPI). Esta norma es complementaria de la Directiva 89/656/CE, que ha sido transpuesta a nuestra legislación a través del R.D. 773/97, cuyo contenido tratamos en el Capítulo IV (novedades de índole técnica).

Define el concepto de EPI y las condiciones mínimas que deben cumplir. Regula las condiciones de comercialización y los procedimientos de evaluación de conformidad, clasificando a los equipos en tres categorías.

En la primera, se incluyen aquellos EPI que, debido a su sencillo diseño, el usuario puede juzgar su eficacia contra riesgos mínimos y no entrañen peligro, autorizando su fabricación sin someterlos a examen de tipo CE. El fabricante debe reunir una documentación técnica que se indica y elaborar una declaración de conformidad para presentarla a la Administración si fuera solicitado para ello. Además, estampará el marcado CE, del que hablamos más adelante.

En la segunda categoría se engloban los EPI que no reúnen las condiciones de la primera, pero que tampoco están diseñados para los riesgos propios de la tercera. En este caso si deben superar el examen CE de tipo que se indica en la norma. Del mismo modo, el fabricante debe reunir toda la documentación técnica

que se prescribe, elaborar la declaración de conformidad y estampar el marcado CE.

En la tercera categoría se incluyen los EPI de diseño complejo, destinados a proteger al usuario de todo peligro mortal o que pueda dañar gravemente y de forma irreversible la salud, sin que se pueda descubrir a tiempo su efecto inmediato (equipos de protección respiratoria, equipos de protección contra las agresiones químicas o contra las radiaciones ionizantes, equipos de protección contra altas y bajas temperaturas, equipos de protección contra las caídas, equipos de protección contra riesgos eléctricos, etc.). Estos modelos también deben superar un examen CE de tipo y cumplir con los otros requisitos de documentación, declaración de conformidad y marcado CE.

Se define el concepto del examen CE de tipo y los criterios con los que el organismo de control procederá a dicho examen, que incluyen examen de documentación técnica y examen del modelo, que comprobará que éste se ajusta a las normas armonizadas. Cuando el fabricante no hubiera aplicado tales normas, o estas no existieran, el organismo de control realizará las pruebas necesarias para asegurarse de que el modelo cumple con las exigencias esenciales.

Dispone dos procedimientos de control de calidad (sistema de garantía de calidad CE del producto final y sistema de garantía de calidad CE de producción con vigilancia) y define la Declaración de Conformidad CE. Asimismo, establece los requisitos que deben cumplir los organismos de control.

Deroga las Normas Técnicas Reglamentarias y los procedimientos de homologación establecidos en la Orden de 17/5/1974 para los EPI a los que se aplica la norma (no entran en su ámbito de aplicación los EPI para las fuerzas armadas o de orden público, EPI de autodefensa, o EPI de uso particular contra condiciones atmosféricas, etc.).

Ordena el Ministerio de Industria que publique, con carácter informativo una lista de normas armonizadas (las europeas), así como de normas UNE, por las que se transponen éstas.

El R.D. 159/1995 modifica el R.D. 1407/92 en diversos aspectos, sustituyendo la expresión "marca CE" por "marcado CE", sustituye por entero el Capítulo VII sobre **Declaración de conformidad CE de la producción y marcado CE** y estipula las características de dichos requisitos.

La Resolución 25-4-96 de la Dirección General de Calidad y Seguridad Industrial publica información complementaria sobre esta norma.

2.7.- REGLAMENTOS E INSTRUCCIONES TÉCNICAS

REGLAMENTO ELECTROTÉCNICO PARA BAJA TENSIÓN. D 2413/73

CERTIFICADOS Y MARCAS DE CABLES, CADENAS Y GANCHOS. RD 1513/91

REGLAMENTO DE APARATOS A PRESIÓN Y MODIFICACIONES. RD 1244/79 Y RD 1504/90

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA MIE-AP1. CALDERAS, ECONOMIZADORES, PRECALENTADORES, SOBRECALENTADORES Y RECALENTADORES DE VAPOR.
Orden 17/3/81

REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN TRABAJOS EN CAJONES DE AIRE COMPRIMIDO.
Orden 20/1/56

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA MIE-AP17. INSTALACIONES DE TRATAMIENTO Y ALMACENAMIENTO DE AIRE COMPRIMIDO.
Orden 28/6/88

REGLAMENTO DE INSTALACIONES DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS. RD 1942/93

REGLAMENTO DE TRABAJOS PROHIBIDOS A MENORES POR PELIGROSOS E INSALUBRES.
D 26/6/57

PREVENCIÓN DE ACCIDENTES MAYORES EN DETERMINADAS ACTIVIDADES Y MODIFICACIONES. RD 886/88 Y RD 952/90

Sólo para determinadas actividades

PROTECCIÓN DE TRABAJADORES MEDIANTE LA PROHIBICIÓN DE DETERMINADOS AGENTES ESPECÍFICOS O ACTIVIDADES. RD 88/90

ALMACENAMIENTO DE PRODUCTOS QUÍMICOS. RD 668/90

REGLAMENTO SOBRE CLASIFICACIÓN, ENVASADO Y ETIQUETADO DE PREPARADOS PELIGROSOS Y SUSTANCIAS PELIGROSAS. RD 1078/93 Y RD 363/95

PROTECCIÓN DE LOS TRABAJADORES FRENTE A LOS RIESGOS DERIVADOS DE LA EXPOSICIÓN AL RUIDO DURANTE EL TRABAJO RD 1316/89

Excluidas las tripulaciones de los medios de transporte marítimo

REGLAMENTO SOBRE PROTECCIÓN SANITARIA CONTRA RADIACIONES IONIZANTES. RD 53/92

REGLAMENTO DE ACTIVIDADES MOLESTAS, INSALUBRES, NOCIVAS Y PELIGROSAS. D 2414/61

REGLAMENTO SOBRE TRABAJOS CON RIESGO DE AMIANTO. Orden 31/10/84

REGLAMENTO PROTECCIÓN TRABAJADORES AL PLOMO METÁLICO. Orden 94/86

REGLAMENTO PROTECCIÓN AL CLORURO DE VINILO MONOMERO. Orden 94/86

FABRICACIÓN Y EMPLEO DE PRODUCTOS QUE CONTENGAN BENCENO. Orden 149/59

REGLAMENTO DE SEGURIDAD EN LAS MAQUINAS. RD 1495/86

INSTRUCCIÓN TÉCNICA COMPLEMENTARIA MSG-SM-1. Orden 84/91

APROXIMACIÓN DE LAS LEGISLACIONES DE LOS ESTADOS MIEMBROS SOBRE MAQUINAS Y MODIFICACIONES. RD 1435/92 (89/392/CEE) Y RD 56/95

REGLAMENTO DE APARATOS QUE UTILIZAN GAS COMO COMBUSTIBLE. RD 494/88

REGLAMENTO DE APARATOS DE ELEVACIÓN Y MANUTENCIÓN. RD 2291/85

CONDICIONES PARA LA COMERCIALIZACIÓN Y LIBRE CIRCULACIÓN INTRACOMUNITARIA DE LOS EPIs. RD 1407/92

2.8.- OTRA NORMATIVA

RECONOCIMIENTO MEDICO PREVIO AL EMBARQUE. RD 2358/82 Y Orden 10/7/84

BOTIQUINES. Orden 4/12/81

DISPOSICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD Y SALUD PARA PROMOVER UNA MEJOR ASISTENCIA MEDICA A BORDO DE LOS BUQUES. DIRECTIVA 92/29/CEE

REGLAMENTO ORGÁNICO DE SANIDAD EXTERIOR DE 1934, MODIFICADO POR LOS REGLAMENTOS SANITARIOS INTERNACIONALES DE 25/5/51 Y 25/7/69

REGLAMENTACIÓN TÉCNICO-SANITARIA DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA CON DESTINO AL CONSUMO HUMANO. DECRETO 28/3/77

PREPARACIÓN DE COMIDAS BAJO LOS CONCEPTOS EXIGIDOS EN LAS NORMAS HIGIÉNICO-SANITARIAS. Orden 21/2/77

NORMAS DE SEGURIDAD PARA EL EJERCICIO DE ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS. Orden 14/10/97

JORNADAS ESPECIALES DE TRABAJO. RD 1561/95

3.- SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR

3.1.- CONVENIOS OMI

Las disposiciones de este bloque, tienen una procedencia internacional en la mayoría de los casos. En este sentido, la Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de las Naciones Unidas especializado exclusivamente en temas marítimos, tiene un primordial protagonismo. Desde su constitución en 1948, por la ONU, la OMI recibió el mandato de elaborar instrumentos legales encaminados a mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del mar. Asimismo, asumió la tarea de lograr la implantación efectiva de dichos instrumentos y la armonización normativa en esta materia a nivel internacional.

Para llevar a cabo su objetivo, la OMI elabora convenios y otros instrumentos convencionales de carácter protocolario que, cuando entran en vigor al cumplirse las condiciones de ratificación de los mismos, obligan en la observancia de sus prescripciones a los países que se han constituido en Partes. Con frecuencia, es necesario promulgar o modificar legislación nacional para aplicar las disposiciones de tales instrumentos.

España ha incorporado por ratificación en su marco legal la mayoría de estos convenios OMI, con la consiguiente repercusión que ello conlleva.

La OMI ha adoptado también numerosas recomendaciones en forma de códigos, directrices o prácticas recomendadas que no se consideran apropiadas para reglamentación por medio de instrumentos protocolarios. Sin embargo, dichas recomendaciones han servido de orientación y referencia para los Gobiernos a la hora de elaborar su legislación y reglamentación nacional, como es el caso de nuestro país.

Aunque el ámbito competencial de la OMI abarca la seguridad, la contaminación, la responsabilidad e indemnización y otros asuntos, sólo reseñaremos aquellos preceptos vinculados con la seguridad, o que estén

directamente relacionados con ella, y también, brevemente,- los relacionados con la contaminación marítima.

Para la exposición de la normativa hemos dividido esta sección en las siguientes partes: Convenios OMI, Recomendaciones OMI, Normativa española y otras normas.

3.1.1.- CONVENIO SOLAS

También denominado Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar o SEVIMAR.

Es un convenio en constante renovación a través de enmiendas y protocolos. Como prueba de ello diremos que la versión actual de 1974 está modificada por: el protocolo de 1978, las enmiendas de 1981, las enmiendas de 1983, las enmiendas de abril de 1988, las enmiendas de octubre de 1988, el protocolo de 1988, las enmiendas de 1988 (SMSSM), las enmiendas de 1989, las de 1990, las de 1991, las de abril de 1992, las de diciembre de 1992, las de mayo de 1994 (Conferencia), otras de mayo de 1994 (CSM), las de diciembre de 1994, las de mayo de 1995 (CSM), las de noviembre de 1995 (Conferencia), etc.

Se trata de un instrumento esencial en relación a la seguridad estructural de los barcos y la de tripulantes y pasajeros de los mismos. Estipula normas mínimas para la construcción, el equipo y la utilización de los buques. Los Estados son responsables de garantizar que los buques que enarbolan su pabellón cumplen las disposiciones del convenio, el cual prescribe la expedición de una serie de certificados en prueba de ello. Además de todas las especificaciones técnicas que contiene, que constituyen el grueso del convenio, también establece determinadas pautas de conducta o actividad profesional de los tripulantes.

En un plano internacional, el Convenio SOLAS no es aplicable a los barcos de pesca, ni a los buques mercantes pequeños. Sin embargo, la Administración Española ha dispuesto por medio de las normas complementarias publicadas en la Orden Ministerial 10/6/83 del M.T.T.C. y modificadas por O.M. 31/1/86, que dicho

convenio sea de aplicación a toda clase de buques en nuestro país, si bien con las excepciones y limitaciones que dichas normas contemplan.

Conviene mencionar que el Convenio de Seguridad para los Buques Pesqueros, o de Torremolinos, que es la versión SOLAS para esta clase de barcos, no está en vigor, a pesar de los esfuerzos de la Organización Marítima Internacional en tal sentido.

La estructura del Convenio y Anexo técnico, que detallamos a continuación, nos da una mejor idea de sus contenidos (*en esta estructura se incorporan los tres nuevos capítulos añadidos al convenio en las enmiendas de mayo de 1994*).

- Capítulo I. Disposiciones generales
 - A. Ámbito de aplicación, definiciones
 - B. Reconocimientos y certificados
 - C. Siniestros
- Capítulo II-1. Construcción. Compartimentado y estabilidad, instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas
 - A. Generalidades
 - B. Compartimentado y estabilidad
 - C. Instalaciones de máquinas
 - D. Instalaciones eléctricas
 - E. Prescripciones complementarias relativas a máquinas sin dotación permanente
- Capítulo II-2. Construcción. Prevención, detección y extinción de incendios
 - A. Generalidades
 - B. Medidas de seguridad C.I. en buques de pasaje
 - C. Ídem carga
 - D. Ídem tanque
- Capítulo III. Dispositivos y medios de salvamento
 - A. Generalidades
 - B. Prescripciones relativas al buque
 - C. Prescripciones relativas al dispositivo de salvamento
- Capítulo IV. Radiotelefonía y Radiotelegrafía
- Capítulo V. Seguridad de la navegación
- Capítulo VI. Transporte de grano

- Capítulo VII Transporte de mercancías peligrosas en bultos o en forma sólida a granel
- Capítulo VIII Buques nucleares
- Capítulo IX Gestión de la seguridad operacional de los buques (*entrada en vigor prevista julio/98, conocido como código I.S.M.*)
- Capítulo X Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad
- Capítulo XI Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima

3.1.2.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA (LL-66)

El establecimiento de límites respecto de los calados hasta los que se puede cargar un buque contribuye de manera importante a su seguridad. Dichos límites se fijan en forma de francobordos, los cuales constituyen, junto con la estanqueidad a la intemperie y la integridad de estanqueidad, el objetivo principal del convenio.

Este instrumento también ha sido enmendado y se adoptó un protocolo en 1988 para armonizarlos con el SOLAS y el MARPOL.

3.1.3.- CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES (COLREG-72)

Trata de las reglas de rumbo y gobierno, luces, marcas, señales acústicas y luminosas, dispositivos de separación de tráfico, conducta de los buques en condiciones de visibilidad reducida o que tengan su capacidad de maniobra restringida o naveguen en canales angostos, remolques, señales de socorro, etc.

Ha sido enmendado en el 81, 87, 89 y 93.

3.1.4.- CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN INTL DE TELECOMUNICACIONES MARÍTIMAS POR SATÉLITE-76

Tiene como objetivo mejorar las comunicaciones marítimas -y entre ellas, las de socorro- estableciendo un nuevo sistema basado en la tecnología satelitaria.

3.1.5.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITILACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (STCW-78)

Establece prescripciones básicas relativas a la formación de los tripulantes, requisitos mínimos aplicables a las diferentes titulaciones y la organización de las guardias a bordo. Aprueba un nuevo Código de Formación. Las enmiendas de 1995 se consideran de gran trascendencia, ya que los Gobiernos tendrán que demostrar que han establecido los recursos administrativos, de formación y titulación necesarios para implantar el convenio.

La estructura actual del convenio es la siguiente:

Nº Capítulo	Título
I	Disposiciones generales
II	El Capitán. Sección puente
III	Sección de máquinas
IV	Radiocomunicaciones
V	Formación especial personal buques tanque
VI	Funciones de emergencia, seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia
VII	Titulación alternativa
VIII	Guardias

3.1.6.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITILACIÓN Y GUARDIA PARA EL PERSONAL DE LOS BUQUES PESQUEROS (STCWF-95)

Aplicable al personal que preste servicio a bordo de buques pesqueros de navegación marítima de eslora igual o superior a 24 m. (aprobado en la Conferencia Marítima Internacional celebrada en Londres del 26 de junio al 7 de julio de 1995. El Convenio entrara en vigor doce meses despues de la fecha en que por lo menos, 15 Estados lo hayan aceptado. La aceptación se podrá producir a partir del 1 de enero de 1996. Este Convenio se espera que sea el primero en desarrollar normas obligatorias de Seguridad para las tripulaciones de los buques pesqueros.)

3.1.7.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS (SAR-79)

Su objetivo principal es facilitar la cooperación entre los Gobiernos y entre las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar mediante el establecimiento de un plan internacional sobre la materia. Los países signatarios están obligados a asegurar que se toman las medidas para garantizar la creación de los servicios necesarios.

3.1.8.- CONVENIOS SOBRE CONTAMINACIÓN

En 1954 se concertó el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, que fue enmendado en los años 62, 69 y 71. Ello fue debido a la exigencia de un control internacional de la contaminación causada por estas sustancias. Cuando se creó la OMI, en 1959, se le transfirieron las funciones de depositaria de aquel convenio, que prohibía la descarga deliberada de hidrocarburos procedentes de los buques de navegación marítima y prescribía otras disposiciones.

3.1.9.- MARPOL 73/78.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973. MODIFICADO POR PROTOCOLO DE 1978

Trata sobre la prevención de la contaminación por: hidrocarburos, sustancias nocivas líquidas, otras sustancias perjudiciales, aguas sucias, basuras.

Sobre los hidrocarburos mantiene los criterios sobre descarga del Convenio de 1954 enmendado, añadiendo novedades tales como el establecimiento de zonas especiales donde se prohíbe completamente toda descarga de hidrocarburos. Otra novedad consiste en que los petroleros deberán ser capaces de utilizar el método de retener a bordo desechos oleosos mediante el sistema de carga sobre residuos, que requieren un equipo apropiado y un sistema de vigilancia y control de descargas. También se establece que los nuevos buques deberán ir provistos de tanques de lastre separados y que sean capaces de

conservar la flotabilidad después de haber sufrido un abordaje o varada, para lo que precisan de determinados requisitos de compartimentado y estabilidad. El Protocolo del 78 dispone nuevas prescripciones para los tanques de lastre y el lavado de los tanques de carga con crudos, así como la modificación de las instalaciones de drenaje y descarga.

Este Convenio ha sido enmendado en multitud de ocasiones.

3.1.10.- CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969

Afirma el derecho del Estado Ribereño adoptar las medidas necesarias en alta mar para prevenir peligros contra su litoral debido a la contaminación por hidrocarburos a raíz de un siniestro marítimo. Su elaboración fue consecuencia del accidente del petrolero *Torrey Canyon* en 1967, que puso de manifiesto dudas respecto a las facultades de los Estados, en virtud del derecho internacional, cuando se produce un siniestro en alta mar.

Existe un protocolo de 1973 para ampliar la aplicación del Convenio a otras sustancias distintas de los hidrocarburos.

3.1.11.- CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1990

Su finalidad es proporcionar un marco internacional en la lucha contra sucesos importantes de contaminación del mar.

Prescribe que los buques estarán obligados a notificar los sucesos de contaminación a las autoridades ribereñas. Estipula el almacenamiento de equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos, los ejercicios necesarios y el desarrollo de planes para hacer frente a los sucesos de contaminación.

3.2.- RECOMENDACIONES Y CÓDIGOS OMI

Citaremos a continuación algunos de los principales Códigos, Recomendaciones, etc., adoptados por la OMI.

Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), (adoptado por primera vez en 1965).

Código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel (1965).

Código internacional de señales (la Organización asumió en 1965 todas las funciones respecto de este Código).

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (1971).

Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera (1973).

Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros (1974).

Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (1975).

Código para buques existentes que transporten gases licuados a granel (1976).

Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (1977).

Código para la construcción y el equipo de unidades móviles de perforación mar adentro (1979).

Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques (1981).

Código de seguridad para buques mercantes nucleares (1981).

Código de seguridad aplicable a los buques para fines especiales (1983).

Código internacional de gaseros (1983).

Código internacional de quimiqueros (1983).

Código de seguridad para sistemas de buceo (1983).

También merecen destacarse en la categoría de recomendaciones las que establece dispositivos de separación de tráfico; los manuales técnicos, como el Vocabulario normalizado de navegación marítima, el Manuel de la OMI sobre contaminación ocasionada por hidrocarburos; la formación de tripulaciones; las normas de rendimiento del equipo instalado a bordo, etc.

3.3.- NORMATIVA ESPAÑOLA SEVIMAR

La **Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** establece el marco normativo de la marina mercante y regula su administración. En tal sentido, a los efectos de dicha ley, debe considerarse como marina mercante todo lo siguiente:

- . La seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar
- . La seguridad marítima
- . El salvamento marítimo
- . La prevención de la contaminación
- . La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías
- . La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas
- . La ordenación y el control de la flota civil
- . El abanderamiento, registro y despacho de buques

En el **Real Decreto 1886/96** sobre la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento se establece que la Dirección General de la Marina Mercante ejercerá las funciones anteriormente reseñadas en la Ley 27/92.

En dicha ley se establecen, asimismo, las funciones de las Capitanías Marítimas como órganos periféricos de la Administración Central Marítima. Igualmente, el **RD 1246/95** regula la constitución y creación de tales Capitanías.

Los órganos de la Administración Marítima antes reseñados cuentan con los diferentes convenios elaborados por la Organización Marítima Internacional, que

hemos mencionado en páginas anteriores, y que debidamente recogidos en el ordenamiento interno español, constituyen los instrumentos legales en los que se fundamenta su gestión administrativa.

Citaremos a continuación otras normas españolas importantes en este ámbito.

Orden 10/6/83 Mº TTC.

NORMAS COMPLEMENTARIAS PARA APLICACIÓN DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOLAS 74/78 A LOS BUQUES Y EMBARCACIONES MERCANTES NACIONALES.

Estas normas han sido modificadas por la **Orden 31/1/86** del Ministerio de Transportes afectando a los capítulos II-1, II-2, III, IV, V y VI.

Constituyen unas disposiciones de gran importancia ya que el Gobierno español extiende el ámbito de aplicación del Convenio SOLAS a todos los buques mercantes nacionales, entendiéndose a tales efectos, los buques y embarcaciones dedicados al tráfico marítimo, pesca marítima, recreo y servicios de puerto, tanto los que figuran en la Lista Oficial de Buques como los menores de 20 toneladas.

Se trata de un documento extenso que tiene la misma estructura que el Convenio SOLAS. Aparecen en cada capítulo y regla, tras el texto del Convenio, las especificaciones españolas que complementan las internacionales. En cada capítulo se definen con mayor precisión las clases de buques a las que el mismo es aplicable y se indica el alcance de su aplicación.

En teoría, la aplicación en España del Convenio SOLAS a la práctica totalidad de la flota, aunque con las exenciones que en cada caso se fijan, según el tipo y tamaño del buque, actividad a la que se dedique, o tráfico que realice, debe constituir un añadido notable de seguridad para las embarcaciones menores y sus tripulantes. (Como es sabido, dicho convenio se aplica normalmente a buques que se dedican a viajes internacionales y no entran en su ámbito de aplicación los buques de carga menores ni los pesqueros).

A través de estas Normas se encarga a la Dirección General de la Marina Mercante que vele por el cumplimiento del Convenio y se faculta a dicho Organismo para dictar Ordenes y Resoluciones en relación con su aplicación.

Esta normativa no ha evolucionado en los últimos años del mismo modo que lo ha hecho el Convenio SOLAS. Por lo tanto la Administración Marítima se ve obligada a aplicar las propias especificaciones solas cuando deben tratarse aspectos regulados en los nuevos conceptos.

Decreto 3384/71. Mº Comercio

REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES

Tiene la siguiente estructura:

- Capítulo I. Disposiciones generales
- Capítulo II. Buques de nueva construcción
- Capítulo III. Reconocimientos periódicos
- Capítulo IV. Reconocimientos ocasionales
- Capítulo V. Disposiciones complementarias

Este Reglamento establece que las autoridades no autorizarán la salida a la mar de cualquier buque nacional mientras no acredite que se encuentra en condiciones de seguridad y de prestar eficazmente servicio.

Estipula que las condiciones de seguridad y de servicio se acreditarán mediante la presentación de una serie de certificados que se indican (certificado de arqueo; certificado de navegabilidad; certificado de líneas de máxima carga; certificado de reconocimiento de material náutico; certificados de seguridad según SOLAS; certificado de reconocimiento de medios de carga y descarga; certificado de seguridad para transporte de grano, etc.). Dichos certificados deben mantenerse en período de validez.

Establece que la misión de los inspectores de buques es vigilar el exacto cumplimiento de lo dispuesto en materia de construcción de buques en los reglamentos nacionales e internacionales, en el Convenio SOLAS y en las Normas de Aplicación. En tal sentido, prescribe que deberán efectuarse a los barcos

reconocimientos iniciales, periódicos y extraordinarios previos a la expedición de los certificados antes aludidos.

Indica los supuestos de detención de un buque cuando éste no se encuentra en las condiciones de navegabilidad y seguridad precisas.

Para los buques de nueva construcción se especifican los documentos que deben acompañar a la solicitud del permiso de construcción y cómo deben realizarse los reconocimientos de: cascos, material de armamento, aparato motor y máquinas auxiliares, medios de detección y extinción de incendios, dispositivos de salvamento, luces y marcas de navegación, alojamientos, medios de carga y descarga y buque terminado. También indica cómo realizar la prueba de estabilidad.

Establece los plazos y excepciones de los reconocimientos periódicos de los buques en servicio, así como las normas para efectuar los mismos a flote y en seco, tanto del casco como del equipo. Dispone que deben realizarse reconocimientos anuales del aparato motor, de las instalaciones eléctricas, de las frigoríficas, de las automatizadas y con control a distancia. Indica los plazos y la forma de llevar a cabo los reconocimientos de los medios de detección y extinción de incendios y el de los dispositivos de salvamento.

Asimismo, ordena reconocimientos ocasionales en diversas circunstancias, tales como el haber sufrido un accidente, el realizar reparaciones de importancia, por reclamación de los tripulantes, etc.

En definitiva, se trata de una norma esencial para el control del estado de los buques desde su construcción, asegurando que éstos cumplen con todas las especificaciones técnicas y requisitos necesarios para su buen funcionamiento.

RD 1027/89.

ABANDERAMIENTO, MATRICULACIÓN Y REGISTRO MARÍTIMO

Constituye las normas administrativas que regulan el abanderamiento, matriculación y registro de buques, listas, nombre e inscripción de propiedad y transmisiones.

Introduce nueve listas de matrícula y encarga a la Dirección General de la Marina Mercante todas estas funciones.

Establece la tramitación que es necesario seguir para obtener la patente de navegación y enarbolar el pabellón español. Esta debe iniciarse mediante la solicitud de autorización para la construcción del buque y el expediente correspondiente se informará por los Inspectores de Buques.

Dispone cómo deben efectuarse las botaduras y las pruebas oficiales de los buques nuevos. Estas pruebas tienen la misión de comprobar que el buque cumple con cada una de las condiciones del proyecto de construcción y que se encuentra dotado de los elementos que exigen las normas de aplicación del Convenio SOLAS. Asimismo, que se halla debidamente pertrechado, que dispone de las certificaciones exigidas por la normativa en vigor y que su tripulación se encuentra debidamente formada y preparada.

Una vez realizadas las pruebas oficiales se puede obtener el rol del buque tras su solicitud acompañada de documentación que incluye todos los certificados de seguridad y de reconocimiento, etc. de la embarcación.

RD 145/89.

REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACIÓN Y ALMACENAMIENTO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Estas normas se aplican en las zonas portuarias cuando en las mismas se realizan operaciones con mercancías peligrosas, es decir, materias o sustancias clasificadas en el Código Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDGC) o que

puedan constituir una amenaza para la seguridad del área portuaria y sus proximidades.

Compete al Capitán Marítimo la admisión de los buques que transportan mercancías peligrosas y al Director del Puerto la admisión de éstas en la zona de servicio del puerto.

Cómo es lógico, afecta de lleno a los buques y sus tripulaciones en cualquier caso, pero a través de este Reglamento se establecen obligaciones específicas a los buques que operen con mercancías peligrosas en cuanto a: señalización, supervisión de operaciones, disponibilidad de personal en todo momento, disponibilidad operativa, prohibiciones determinadas, navegación y abarloomiento en el interior del puerto, fondeo, atraque, etc.

Esta normativa contempla también el proceso detallado de manipulación de las mercancías peligrosas en función del tipo que se traten y el almacenamiento de las mismas.

El Reglamento contempla asimismo los planes de emergencia y autoprotección, así como la cualificación del personal implicado.

Orden 14/7/64. Mº Comercio

CUADRO INDICADOR DE TRIPULACIONES MÍNIMAS

Especifica la tripulación de cada buque en función de las diferentes categorías existentes a bordo, así como del tipo de buque, navegación a la que se dedique, tamaño y potencia de la máquina.

Se trata de una norma muy antigua y ciertamente desfasada, pero que continúa en vigor. Sin embargo, en la actualidad, los armadores pueden solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante excepciones a dicho cuadro indicador, que pueden afectar tanto al número de personas como al número de tripulantes así como a la titulación requerida para los mismos. La petición debe ir acompañada del informe favorable de la Inspección Marítima en cuanto a los medios tecnológicos.

Orden 31/7/92. MºObras Públicas y Transportes

CERTIFICADOS DE SEGURIDAD MARÍTIMA

Establece los certificados de especialidad en Lucha Contra incendios y Supervivencia en la Mar de primer, segundo y tercer nivel, así como los certificados optativos de Coordinación en el Salvamento y Rescate Marítimo y Prevención y Resolución de Crisis en Buques de Pasaje.

Esta orden deroga la Orden de 29/3/90 que establecía por primera vez de forma mandatoria y generalizada los certificados de Lucha Contra incendios y Supervivencia en la Mar.

Tanto la Orden del 92 como la del 90 han tenido una repercusión trascendental en la formación de los tripulantes de los buques en las técnicas de seguridad marítima, e indudablemente han aportado unos conocimientos indispensables para el ejercicio de la profesión en este sector.

RD 1621/97

REGLAMENTO PARA EL CONTROL DEL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD EN LOS BUQUES EXTRANJEROS QUE VISITEN ESPAÑA

Incorpora al ordenamiento jurídico nacional las Directivas 95/21/CEE y 96/40/CEE sobre cumplimiento de normas internacionales de seguridad marítima de los buques que utilicen puertos comunitarios así como determinados requisitos de identidad de los inspectores.

El Reglamento tiene como finalidad controlar el cumplimiento de la normativa de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos españoles. En tal sentido se exige que dichos buques cumplan sustancialmente con los requisitos exigidos en los siguientes Convenios: Convenio Internacional sobre Líneas de Cargas (LL66); SOLAS 74/78; . MARPOL 73/78;. STCW 78; Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes (COLREG 72); Convenio Internacional

sobre Arqueo de Buques (1969);. Convenio nº 147 de la OIT sobre Normas Mínimas de la Marina Mercante.

Es evidente que este reglamento no es de aplicación a los buques españoles, pero hemos querido reseñarlo aquí, no sólo por su importancia sino también porque se encomienda a la Inspección Marítima del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías Marítimas, el examen de las condiciones de los barcos, tanto en su vertiente técnica como en el de las condiciones de vida y trabajo que exige el Convenio de Normas Mínimas (edad mínima, seguro de enfermedad, asistencia médica, prevención de accidentes, alojamiento, alimentación y servicio de fonda, enrolamiento, repatriación, libertad sindical, etc.), es decir, aspectos éstos que son competencia en los buques españoles de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3.4.- OTRA NORMATIVA SEVIMAR

Mencionamos aquí los preceptos de carácter privado que establecen las Sociedades de Clasificación de Buques que, inicialmente, muy vinculadas al proceso asegurador de las embarcaciones, elaboran normas técnicas que reglamentan la construcción y mantenimiento de los buques, la instalación de equipos y su funcionalidad, así como los requisitos de control precisos para todo ello.

Las Sociedades de Clasificación son sociedades privadas. Sus documentos y certificados tienen, por lo general, validez oficial y están reconocidas por los organismos competentes encargados de otorgar los certificados de los buques. Del mismo modo, sus inspecciones tienen la misma consideración de validez y garantías y trascienden al plano internacional.

Las sociedades más importantes que operan en España son:

- . Lloyd's Register of Shipping
- . Bureau Veritas
- . Germanischer Lloyd
- . Det Norske Veritas

CAPÍTULO IV.- REPERCUSIÓN DE LA LPRL EN EL SECTOR

- Índice -

- 1.- COMENTARIOS
- 2.-EL EMPRESARIO
- 3.- LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN
- 4.- LOS TRABAJADORES
- 5.- LA FORMACIÓN
- 6.- VIGILANCIA Y CONTROL DE LA SALUD
- 7.- LAS RESPONSABILIDADES
- 8.- LAS MUTUAS
- 9.- NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA
- 10.- OTROS ASPECTOS

1.- COMENTARIOS

En el apartado anterior hemos indicado que el objetivo principal de este estudio es analizar la repercusión que la nueva normativa sobre prevención de riesgos laborales pueda tener en el sector marítimo pesquero. Obviamente, hay que entender como nueva normativa a la Ley 31/95 y a sus disposiciones reglamentarias.

Lo primero que hay que decir sobre este particular es que la repercusión puede variar enormemente en función del rigor con que se aplique la legislación en este ámbito y se consigan, o no, unas medidas preventivas reales y eficaces. Con ello no pretendemos establecer valoraciones respecto a que será bueno para el sector el que se aplique la Ley con toda firmeza y sin ninguna flexibilidad, o sin tiempo de adaptación. Simplemente, pensamos que la repercusión puede ser una u otra, dependiendo de si se llevan o no a la práctica finalmente los preceptos contenidos en las disposiciones.

También comentamos anteriormente que la nueva normativa establece fundamentalmente un cambio en el esquema de la seguridad laboral, mejorándolo y modernizándolo notablemente.

A la postre, los resultados que se obtengan pueden variar, si todo se reduce a exigir nuevos requisitos documentales elaborados con mayor o menor rapidez y a demandar una formación preventiva que se adquiriera por compromiso.

En cualquier caso, las novedades que acompañan a esta normativa deben quedar bien patentes entre el colectivo implicado. Nuestra intención en esta parte del presente estudio es realizar un resumen de esas novedades, haciendo abstracción de las prescripciones anteriores y estableciendo la parte fundamental de las presentes.

Las instrucciones reguladas actualmente que, como es obvio, son las mismas para todos los sectores productivos, pueden clasificarse en dos tipos: las organizativas y las técnicas.

En las de tipo organizativo haremos comentarios sobre: el empresario, los servicios de prevención, los trabajadores, la formación, la vigilancia y control de la salud, las responsabilidades y sus consecuencias, las mutuas, y otros aspectos.

2.- EL EMPRESARIO

Al empresario le incumbe la responsabilidad de organizar la actividad preventiva en su empresa, lo que no significa que todas y cada una de las obligaciones que se detallan a continuación deban ser ejecutadas personalmente por el propio empresario, si no que éstas, en función de los servicios de prevención que se adopten, podrán ser realizadas por tales servicios, si así se decide.

Tiene las siguientes obligaciones y responsabilidades:

- Planificará la evaluación de los riesgos. Efectuará una inicial, con carácter general, que se actualizará cuando cambien las condiciones y se revisará si se producen daños a la salud. Si los resultados lo hacen necesario tomará medidas de prevención y realizará controles periódicos de las condiciones de trabajo. Si ha habido un daño a las personas llevará a cabo una investigación para determinar las causas.
- Aportará equipos de trabajo adecuados y proporcionará los equipos de protección individual necesarios.
- Informará a los trabajadores de los riesgos y de las actividades y medidas de protección que se hayan tomado.
- Consultará a los trabajadores y permitirá su participación en los aspectos preventivos.
- Garantizará que cada trabajador reciba formación teórica y práctica en materia preventiva.

- Analizará las posibles situaciones de emergencia y adoptará las medidas necesarias en materia de primeros auxilios, lucha contra incendios y evacuación de los trabajadores (**Este aspecto organizativo está, teóricamente, bien resuelto en los buques**).
- Garantizará a los trabajadores la vigilancia periódica de su estado de salud (**Todos los marinos españoles efectúan reconocimientos médicos a intervalos regulares con el Instituto Social de la Marina, que son preceptivos para su embarque**).
- Elaborará y conservará a disposición de la autoridad laboral la documentación referente a los siguientes aspectos:
 - En relación a la evaluación de riesgos, el empresario mantendrá pruebas documentales sobre: la identificación de cada puesto de trabajo; los riesgos existentes y los trabajadores afectados; el resultado de la evaluación; las medidas preventivas adoptadas y material de protección utilizado; y la referencia de criterios seguidos para la evaluación.
 - Resultado de los controles periódicos de las condiciones de trabajo (si la evaluación lo hace necesario).
 - Práctica de los controles del estado de salud.
 - Relación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales que causen incapacidad temporal superior a un día.
- Se remitirá toda la documentación anterior a la autoridad laboral en el caso de cesación de actividad de la empresa.
- También se notificarán a esta autoridad los daños que sufran los trabajadores.

Igualmente, la documentación será puesta a disposición de las autoridades sanitarias.

Se coordinará con los demás empresarios cuando en su centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores de otras empresas (coordinación a efectos de aplicación de la normativa sobre prevención de riesgos).

Garantizará de manera específica la protección de trabajadores que por sus características o estado biológico conocido (discapacitados, etc.) sean especialmente sensibles a los riesgos. También, la de trabajadoras embarazadas y menores.

3.- LOS SERVICIOS DE PREVENCIÓN

La organización de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas es uno de los aspectos básicos de la nueva normativa. Normalmente, será el primer paso a dar para el inicio de todo planteamiento organizativo de la prevención en cada empresa. Dependiendo del tipo de modalidad que se adopte, entre las varias posibles, la tarea de desarrollar la acción preventiva recae en el propio empresario, en uno o varios trabajadores designados, en un servicio propio o en uno ajeno.

Como es lógico, sobre el empresario también recae la responsabilidad de establecer los servicios de prevención pertinentes.

Caben las siguientes modalidades:

3.1.- EMPRESARIO

En las empresas de menos de 6 trabajadores el empresario podrá asumir personalmente la acción preventiva siempre que desarrolle de forma habitual su actividad en el centro de trabajo y tenga la capacidad necesaria. Para ello, como mínimo, poseerá la formación correspondiente al nivel básico que se regula en el RD 39/97. Igualmente, es necesario que la empresa no desarrolle una actividad de las consideradas como peligrosas, de acuerdo con el anexo I del mismo RD 39/97.

La vigilancia de la salud debe cubrirse mediante el recurso a alguna de las modalidades que se describen a continuación, no pudiéndola desarrollar directamente el empresario.

3.2.- SERVICIO PROPIO

Cuando se trate de una empresa que tenga más de 500 trabajadores -o tratándose de empresas entre 250 y 500 trabajadores que desarrollen actividades peligrosas, según anexo I del RD 39/97- el empresario está obligado a constituir un servicio de prevención propio.

En este caso, el servicio constituye una entidad diferenciada dentro de la misma empresa y sus integrantes se dedican de forma exclusiva a esta actividad.

El servicio debe contar con al menos dos de las cuatro disciplinas preventivas siguientes: medicina del trabajo; seguridad en el trabajo; higiene industrial; ergonomía y psicología aplicada. También debe contar con otro personal.

3.3.- DESIGNACIÓN DE TRABAJADORES

La designación de trabajadores (uno, o varios), siempre y cuando tengan la capacidad correspondiente, es otra de las modalidades de prevención, si el tamaño de la empresa lo permite y si no decide otra cosa la autoridad laboral. En relación a la capacidad, deberá poseer, como mínimo, la formación de nivel básico antes aludida.

En este caso, dichos trabajadores dispondrán del tiempo y recursos necesarios para desempeñar su labor.

3.4.- SERVICIO AJENO

Cuando la designación de trabajadores sea insuficiente, o se produzca el caso de que la autoridad laboral haya decidido que la empresa debe constituir un servicio propio (y ésta opte por uno ajeno, lo que la legislación le permite hacer igualmente), o se haya asumido una asunción parcial de la actividad preventiva, puede recurrirse a un servicio ajeno.

Estos servicios deben cumplir con una serie de requisitos y garantías.

Las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales pueden ahora realizar actividades de prevención con la consideración de servicios ajenos. Más adelante hablaremos de ellas.

3.5.- SERVICIOS MANCOMUNADOS

Los Servicios de Prevención mancomunados pueden establecerse con la consideración de servicios propios entre empresas que desarrollen su actividad simultáneamente en un mismo centro de trabajo, edificio, centro comercial o entre aquéllas pertenecientes a un mismo sector productivo en un área limitada.

Esta modalidad podría ser una elección conveniente o, al menos, viable y realista, para organizar los servicios de prevención en comunidades pesqueras a través de sus correspondientes cofradías de pescadores. En el capítulo V haremos propuestas de estas características.

Las empresas que no hubieran concertado el Servicio de Prevención con una Entidad especializada, deberán someter su sistema de prevención al control de una *auditoría*, que se repetirá cada 5 años o cuando lo requiera la Autoridad Laboral.

4.- LOS TRABAJADORES

Están obligados al cumplimiento de las medidas de prevención que en cada caso se adopten, tanto por su propia seguridad, como por la de otras personas a las que puedan afectar sus actos u omisiones.

Deben seguir las instrucciones del empresario en el uso adecuado de máquinas y equipos.

Utilizarán correctamente los medios y equipos de protección.

Informarán de las situaciones que entrañen riesgos.

Cooperarán con el empresario, en general, para que existan unas condiciones de trabajo seguras.

Tienen derecho a ser consultados por el empresario respecto a la adopción de las medidas que pudieran tener consecuencias para su seguridad y salud, así como respecto a la organización de las actividades preventivas, los procedimientos de información y la organización de la formación en materia preventiva.

Asimismo, tienen derecho a participar en la empresa en las cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos. En las empresas o centros de trabajo con seis o más trabajadores, la participación se canalizará a través de sus representantes (comités de empresa, delegados de personal, representantes sindicales), así como de los delegados de prevención y los comités de seguridad y salud (nuevas figuras).

Los delegados de prevención son los representantes de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo. Se designan entre los representantes del personal en número establecido por una escala que figura en el Art. 35 de la Ley 31/95, a partir de 50 trabajadores.

En las empresas de hasta 30 trabajadores el delegado de prevención es el delegado de personal y en las de 31 a 49 habrá un delegado de prevención elegido entre los delegados de personal.

Los convenios colectivos pueden establecer otros sistemas de designación.

Se deben crear, asimismo, los comités de seguridad y salud en todas las empresas o centros de trabajo que cuenten con 50 ó más trabajadores. Este comité se formará por los delegados de prevención y representantes del empresario en igual número.

Los delegados de prevención y los comités de seguridad y salud deben intervenir en todas las cuestiones relacionadas con la actividad preventiva de la empresa, ser consultados e informados por el empresario y recabar de éste las medidas de carácter preventivo que contribuyan a la mejora de la seguridad.

5.- LA FORMACIÓN

Una de las obligaciones del empresario reseñadas anteriormente ha sido la de garantizar la formación en materia preventiva de cada trabajador de su empresa. La Ley dice que esta formación debe ser suficiente y adecuada, tanto teórica como práctica, impartida en el momento de su contratación y cuando se produzcan cambios y que estará centrada específicamente en el puesto de trabajo o función de cada trabajador.

Siempre que sea posible, se llevará a cabo en horas de trabajo y, en todo caso, se considerará como jornada. Podrá impartirse en la propia empresa o concertarla con servicios ajenos y nunca recaerá su coste sobre los empleados.

El trabajador está obligado a seguir tales enseñanzas, lo que queda recogido en la Ley de modo genérico al establecer que debe cooperar con el empresario para conseguir unas condiciones laborales seguras, pero también se prescribe de modo específico tal obligación en el Estatuto de los Trabajadores.

En relación con la evaluación de los riesgos y el desarrollo de la actividad preventiva y, a efectos de determinar las capacidades de las personas que realicen tales cometidos, la nueva normativa contempla funciones de nivel básico, intermedio y superior. Quienes las realicen deberán poseer una formación mínima con los contenidos que se especifican en los anexos s del RD 39/97.

Nivel básico. Algunas de las funciones de este nivel son: promover comportamientos seguros, la correcta utilización de equipos de trabajo y de protección personal, el orden, la limpieza, etc.; realizar evaluaciones elementales de riesgos y establecer las medidas preventivas elementales que fueran necesarias; colaborar en la evaluación y el control de los riesgos a otro nivel; y actuar en casos de emergencia y primeros auxilios.

La formación en este caso consistiría en realizar un curso no inferior a 30 horas (50, en el caso de actividades con riesgos según anexo I del RD 39/97) impartido por un servicio de prevención, o entidad con capacidad para llevarlo a

cabo, todo ello según el anexo IV del RD 39/97. Esta formación puede obviarse en el caso de poseer una formación profesional o académica que faculte para desempeñar las funciones preventivas antes mencionadas. Otra alternativa es acreditar una experiencia profesional no inferior a 2 años desempeñando funciones preventivas similares.

Nivel intermedio. Algunas de las funciones de este nivel son: promover la prevención en la empresa y colaborar con los servicios de prevención; realizar evaluaciones de riesgos (salvo las reservadas al nivel superior) y proponer las medidas preventivas necesarias; y realizar las actividades de formación básica de trabajadores.

La formación que se precisa en este caso, según las especificaciones del anexo V del RD 39/97, tendrá una duración no inferior a 300 horas.

Nivel superior. Son funciones de este nivel la realización de evaluaciones de riesgos que requieran el establecimiento de una estrategia de medición o una interpretación no mecánica; todas las funciones anteriores (promover la prevención, colaborar con los servicios de prevención, proponer y llevar a cabo las medidas preventivas, la información y formación de trabajadores a todos los niveles, etc.); y la vigilancia y control de la salud, siempre que se trate de personal sanitario con capacidad acreditada.

Se precisa formación no inferior a 600 horas según el anexo VI y titulación universitaria.

6.- VIGILANCIA Y CONTROL DE LA SALUD

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL), dedica su artículo 22 a la vigilancia de la salud de los trabajadores. El Reglamento de los Servicios de Prevención (RSP), R. D. 39/1997 de 17 de enero, especifica quién desarrollará dichas funciones, cuándo lo hará y de qué constarán los exámenes de salud. Vamos a analizar algunos puntos de las mencionadas normas.

6.1.- RESPONSABILIDAD Y COMPETENCIA TÉCNICA

- El responsable de garantizar a los trabajadores la vigilancia periódica de su estado de salud en función de los riesgos inherentes al trabajo será el EMPRESARIO (LPRL art. 22.1).
- La vigilancia de salud la llevará a cabo personal sanitario con competencia técnica, formación y capacidad acreditada (LPRL art. 22.6).
- Los Servicios de Prevención que desarrollen dichas funciones deberán contar con:
 - Un médico especialista en Medicina del Trabajo o diplomado en Medicina de Empresa, y
 - Un ATS/DUE de empresa
 - Podrán participar otros profesionales sanitarios con competencia técnica, formación y capacidad acreditada. (RSP art. 37.3.a).

6.2.- CARACTERÍSTICAS DEL CONTROL MÉDICO

- **En función de los riesgos inherentes al trabajo** (LPRL art. 22.1.)
- **Con consentimiento expreso y voluntario del trabajador.** Excepciones, previo informe de los representantes de los trabajadores:

Cuando los reconocimientos médicos sean imprescindibles para evaluar los efectos de las condiciones de trabajo sobre la salud de los trabajadores.

Cuando el estado de salud pueda constituir un peligro para él mismo, para los demás trabajadores o para otras personas relacionadas con la empresa.

Cuando así esté establecido en una disposición legal²⁰ en relación con la protección de riesgos específicos y actividades de especial peligrosidad.

- **¿Cuándo se realizarán los exámenes de salud?: (RSP art. 37.3.b)**

²⁰RSP. Disposición adicional sexta. *Reconocimientos médicos previos al embarque de los trabajadores del mar.*

Inicialmente, es decir, después de la incorporación al trabajo.

Después de la asignación de tareas específicas con nuevos riesgos

Tras una ausencia prolongada por motivos de salud (con la finalidad de descubrir sus eventuales orígenes profesionales y recomendar una acción apropiada para proteger a los trabajadores)

A intervalos periódicos.

Posteriormente a la relación laboral, en los términos que reglamentariamente se determinen en aquellos supuestos en que la naturaleza de los riesgos lo haga necesario. (LPRL art. 22.5.) Dicha vigilancia la llevará a cabo el Sistema Nacional de Salud (RSP art. 37.3.e.)

– **¿Cómo se llevarán a cabo dichos exámenes? (RSP art. 37.3.c.)**

Mediante protocolos específicos con respecto a los factores de riesgo.

Para ello determina que el Ministerios de Sanidad y Consumo y las CCAA, oídas las sociedades científicas competentes y los agentes sociales, *establecerán la periodicidad y contenidos específicos* de cada caso.

En cualquier caso, los exámenes de salud incluirán una historia clínico-laboral con los siguientes datos:

Anamnesis

Exploración física

Control biológico y estudios complementarios en función de los riesgos inherentes al trabajo

Descripción detallada del puesto de trabajo

Tiempo de permanencia en el mismo

¹ En el sector marítimo pesquero seguirá en vigor lo establecido, en materia de formación, información y práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque, en el RD 1414/1981, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina.

Riesgos detectados en el análisis de las condiciones de trabajo y medidas de prevención adoptadas

En caso de poder disponer de ello incluirá también una descripción de los anteriores puestos, riesgos presentes en los mismos y tiempo de permanencia en cada uno de ellos.

– **Otros cometidos del personal sanitario de los servicios de prevención:**

Deberá conocer las enfermedades que se produzcan entre los trabajadores y las ausencias del trabajo por motivos de salud, a los solos efectos de poder identificar cualquier relación entre la causa de la enfermedad o de ausencia y los riesgos para la salud que puedan presentarse en los lugares de trabajo²¹. (RSP art. 37.3.d.).

Deberá analizar los resultados de la vigilancia de la salud y de la evaluación de los riesgos, con criterios epidemiológicos.

Deberá colaborar con el resto de los componentes del servicio (Técnico de seguridad, higienista industrial y ergónomo) con el fin de investigar y analizar las posibles relaciones entre las exposición a los riesgos profesionales y los perjuicios para la salud, y proponer medidas correctoras encaminadas a mejorar las condiciones y el medio ambiente de trabajo. (RSP art. 37. 3. f.).

Si está localizado en el propio centro de trabajo, deberá proporcionar los primeros auxilios y la atención de urgencia a los trabajadores víctimas de accidentes o alteraciones en el lugar de trabajo. (RSP art. 37.3. h).

Colaborará con los servicios de atención primaria y especializada en el diagnóstico, tratamiento y rehabilitación de enfermedades relacionadas con el trabajo. (RSP art. 38.1.).

²¹El médico no debe actuar como inspector del absentista. Dicha práctica ha sido específicamente prohibida por varios organismos internacionales. El punto 7 de la Recomendación 112 de 1959 sobre Medicina del Trabajo de la OIT prohíbe "la comprobación de si las ausencias por enfermedad son justificadas", y en el mismo sentido se ha pronunciado la UE, la CECA, el Parlamento Europeo y, más recientemente, la propia OIT (Rec. 171 de 26 de junio de 1985)

Colaborará en las campañas sanitarias y epidemiológicas organizadas por las Administraciones públicas (RSP art. 38.2.)

Realizará la vigilancia epidemiológica colaborando con las autoridades sanitarias para proveer el Sistema de Información Sanitaria en Salud Laboral. (RSP art. 39).

6.3.- CONFIDENCIALIDAD

- Los datos relativos a la vigilancia de la salud no podrán ser usados con fines discriminatorios ni en perjuicio del trabajador.
- El acceso a la información médica de carácter personal se limitará al personal médico y a las autoridades sanitarias que lleven a cabo la vigilancia de la salud, sin que pueda facilitarse al empresario o a otras personas sin consentimiento expreso del trabajador. (LPRL art. 22.4.).
- Son infracciones muy graves... incumplir el deber de confidencialidad en el uso de los datos relativos a la vigilancia de la salud de los trabajadores. (LPRL art. 48.5.) Las sanciones por infracciones muy graves serán entre 5.000.000 y 100.000.000 Pts (LPRL art. 49.4.c.).

6.4.- EXPOSICIÓN A AGENTES BIOLÓGICOS Y CANCERÍGENOS

El hecho de que el Capitán o el Patrón (o la persona en quien éste delegue), tenga que ser el responsable de los cuidados médicos a bordo hace que esté sometido a los mismos riesgos biológicos que el personal sanitario.

Por otro lado, cualquier marino o pescador que navegue o faene en zonas tropicales, hace que esté expuesto también a riesgos biológicos. De hecho una buena parte de las enfermedades profesionales declaradas en este sector son parasitosis tropicales, principalmente por Plasmodium.

La evaluación de riesgos también debe detectar si el trabajador puede estar expuesto a agentes cancerígenos, básicamente los empleados en el departamento de máquinas y los que transporten mercancías peligrosas.

Esto obliga a efectuar una serie de consideraciones sobre la vigilancia de la Salud contenidas en el **R.D. 664/1997** de 12 de mayo sobre la protección de los trabajadores sobre los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo y en **R.D. 665/1997** de 24 de mayo sobre la protección contra los riesgos derivados de la exposición a agentes cancerígenos.

A este respecto, el empresario:

- Garantizará una vigilancia adecuada y específica de la salud de sus trabajadores expuestos a agentes biológicos y cancerígenos.
- Pondrá a disposición de los trabajadores las vacunas necesarias, en caso de que las haya, u otras medidas de preexposición eficaces. Dicho ofrecimiento y la aceptación deberán *constar por escrito*.
- Adoptará las medidas necesarias para conservar la lista de trabajadores expuestos y los historiales médicos durante un mínimo de 10 años. Este plazo se ampliará a 40 años en el caso de exposiciones a agentes biológicos con características determinadas y a agentes cancerígenos.

6.5.- TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA 92/29/CEE

Está próxima a transponerse la Directiva sobre disposiciones mínimas de seguridad, salud y asistencia médica a bordo de los buques. En ella se establecen las siguientes medidas:

◆ Botiquines:

- Será responsabilidad exclusiva del empresario el suministro y la renovación de los botiquines y antídotos.
- Se modifican los tipos de botiquines (medicamentos, material médico y la estructura o soporte donde se almacenan y protegen) en función del tipo de embarcación y características de navegación.
- Los facultativos del Instituto Social de la Marina serán los encargados de la revisión del contenido de los botiquines.

- Se establece la obligatoriedad de llevar a bordo, acompañando al botiquín, la Guía Sanitaria editada por el ISM.

◆ Asistencia sanitaria:

- En caso de urgencia médica a bordo el mando del buque procurará obtener consejo médico por radio. Cuando lo aconseje el médico que realice la consulta el mando del buque será el responsable de disponer todos los medios a su alcance para que el paciente embarcado reciba la oportuna asistencia médica en tierra a la mayor brevedad posible.
- Se establece la competencia del Centro radio-médico español del ISM para garantizar la asistencia radio-médica a las tripulaciones.
- Se establece la obligatoriedad de disponer de un local de cuidados médicos en determinados buques.

◆ Formación:

- Todas las personas destinadas a bordo deberán recibir durante su formación profesional marítima una formación sanitaria básica en medidas de asistencia médica y de socorro.
- Los encargados de la utilización, control y mantenimiento del botiquín recibirán una formación sanitaria específica, que se actualizará cada 5 años.

Además de estas disposiciones sobre vigilancia y control de la salud, protección frente a riesgos biológicos y cancerígenos y medidas de asistencia sanitaria a bordo, los marinos mercantes y pescadores deben someterse a un Reconocimiento médico previo al embarque en virtud de Convenios Internacionales de la O.I.T.²². La Orden de la Presidencia del Gobierno de 1 de marzo de 1973 dispone que dichos reconocimientos serán llevados a cabo por los Servicios Sanitarios del Instituto Social de la Marina, estableciendo en el RD

²²Convenios de la OIT nº 16, 73 y 113

1414/91 de 3 de julio dicha práctica entre las competencias del ISM. Finalmente, la disposición adicional sexta del reglamento de los Servicios de Prevención afirma que seguirá en vigor lo establecido en materia de formación, información, educación y práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque. Con esto parece que se duplican o bien se dividen las competencias de los servicios médicos de los servicios de prevención en cuanto a la vigilancia y control de la salud de los marinos. Haremos una especial referencia a este punto en el Capítulo V.

La situación en el sector del buceo profesional difiere de la pesca o la marina mercante. Los buzos, si van a ejercer su actividad a bordo de una embarcación, deben someterse al reconocimiento médico previo al embarque en el Servicio de Sanidad Marítima. Pero además, anualmente deben pasar un reconocimiento de aptitud al ambiente hiperbárico. Dicho reconocimiento lo realizará cualquier médico que posea "título, especialidad, diploma o certificado, relacionado con las actividades subacuáticas, emitido por un organismo oficial²³." Esta disposición ha dado lugar a protestas de diversas organizaciones, como el Comité Coordinador de Centros de Medicina Hiperbárica, quien en su boletín de diciembre del 97 establece una dura crítica contra dicho artículo: "cualquier médico sin el menor conocimiento de medicina del buceo, puede estar en escasos minutos capacitado legalmente, si lo desea, para este tipo de reconocimientos de acuerdo a la normativa vigente²⁴". A este respecto haremos los comentarios oportunos en el Capítulo V.

7.- RESPONSABILIDADES (INFRACCIONES Y SANCIONES)

El incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención da lugar a responsabilidades penales y civiles.

Las infracciones en el nuevo ámbito laboral se califican en leves, graves y muy graves.

²³Art. 25.2. de la Orden del Ministerio de Fomento de 14 de octubre de 1997 por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de las actividades subacuáticas.

Las sanciones que pueden imponerse se califican en los grados de mínimo, medio y máximo, atendiendo a criterios de peligrosidad, carácter permanente o transitorio de los riesgos, gravedad de los daños y número de trabajadores afectados, así como la conducta general seguida por el empresario, etc.

Las infracciones leves pueden sancionarse, en su grado máximo, hasta en 250.000 Ptas. Las graves hasta en 5.000.000 Ptas. Las muy graves hasta en 100.000.000 Ptas.

Las autoridades laborales, cuando concurren circunstancias de excepcional gravedad, podrán acordar el cierre temporal o definitivo del centro de trabajo correspondiente.

8.- LAS MUTUAS

Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social adquieren nuevo protagonismo con la reciente normativa de prevención. A la gestión de la cobertura de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y la prevención de estas contingencias reguladas en el **RDL 1/94** (texto refundido de la Ley de Seguridad Social) y a la gestión económica de la incapacidad temporal por contingencias comunes, regulada por el **RD 575/97**, se une ahora la posibilidad de desarrollar funciones como servicios de prevención. La **Ley 31/95** así lo establece, siempre que su actuación se lleve a cabo para las empresas a ellas asociadas y cuenten con las debidas autorizaciones de las administraciones laboral y sanitaria. El **RD 39/97** indica asimismo que dicha actuación se desarrollará en las mismas condiciones que las aplicables a los servicios de prevención ajenos.

En tal sentido, las Mutuas, como servicios de prevención, podrán desarrollar las siguientes funciones para sus empresas asociadas:

- Evaluación de riesgos laborales y verificación de la eficacia de la acción preventiva.

²⁴Noticiero Hiperbárico nº 13. Ed. CCCMH. Diciembre, 1997. Pág. 47

- Elaboración de planes y programas de: prevención, emergencia y formación.
- Impartición de formación a los trabajadores.
- Vigilancia de la salud de los trabajadores.
- Asistencia técnica para la adopción de medidas preventivas.

Las Mutuas están obligadas a suscribir un concierto por escrito con el empresario asociado al que vayan a prestar los servicios de prevención, indicándose en dicho concierto las condiciones económicas, la forma de pago, la duración de la prestación y los demás aspectos regulados para esta clase de actuaciones a través del RD 39/97 (Art. 20).

Cabe destacar la importancia que atribuye la legislación a las Mutuas en esta nueva fase de funciones. En prueba de ello, mencionaremos a continuación, que en la exposición de motivos de la **Orden del Mº de Trabajo del 22/4/97** se indica que, las Mutuas son calificadas como vehiculos idoneos para integrar en los centros de trabajo el nuevo enfoque preventivo. Asimismo, son consideradas como medios especializados próximos a los empresarios, de los que obtener asesoramiento y apoyo para cumplir los preceptos de la nueva legislación.

Del mismo modo, otros preceptos de la mencionada Orden, refuerzan dicho criterio, tales como el posibilitar la actuación de las Mutuas como servicios de prevención, con carácter **inmediato y urgente**, aunque de manera provisional; el disponer la entrega de 500 Ptas. por trabajador de cada Mutua, registrado el último día del año 1996, como ayuda para iniciar sus actuaciones como servicios de prevención; y el propio planteamiento del aumento de atribuciones a dichas organizaciones.

Con todo ello, los armadores y empresarios marítimos tienen inmediatamente a su disposición unos servicios próximos y conocidos para gestionar, toda o parte, de la actividad preventiva que les incumbe garantizar.

En nuestras propuestas damos mayor consideración a este tema.

9.- NOVEDADES DE ÍNDOLE TÉCNICA.

Las novedades de índole técnica que aporta la nueva normativa se definen en las normas reglamentarias de su desarrollo, que han ido publicándose a partir de 1997, y que transponen el contenido de las directivas europeas sobre los diferentes aspectos preventivos, con el fin de garantizar la adecuada protección de los trabajadores.

En tal sentido, estudiaremos en su conjunto, aunque brevemente, las normas que mayor incidencia puedan tener en el sector marítimo, tratando de identificar los nuevos aspectos técnicos cuando proceda.

RD 485/97 sobre Señalización de Seguridad y Salud en el Trabajo.

Es de plena aplicación a los buques españoles y deroga el **RD 1403/86** sobre esta materia.

La señalización de seguridad proporciona una indicación o una obligación relativa a la seguridad o salud en el trabajo mediante una señal en forma de panel, un color, una señal luminosa o acústica, una comunicación verbal o una señal gestual, según proceda. Deberá utilizarse siempre que el análisis de los riesgos existentes pongan de manifiesto la necesidad de llamar la atención de los trabajadores sobre los mismos, alertarles cuando se produzca una situación de emergencia, facilitar la localización de medios de protección o evacuación y orientar a los que realizan maniobras peligrosas.

La señalización no debe considerarse una medida sustitutoria de la protección y deberá ser objeto de una formación adecuada para los trabajadores incidiendo en el significado de las señales y la comprensión de las mismas.

Se establecen los colores de seguridad rojo, amarillo, azul y verde, como parte de una señalización o constituyéndola por si mismos. El rojo es una señal de prohibición, peligro o equipo de lucha contra incendios. El color amarillo constituye una señal de advertencia. El azul es una señal de obligación y el verde una señal de auxilio o salvamento.

Las señales en forma de panel pueden ser:

Señales de advertencia. Serán de forma triangular, constituyendo un pictograma negro sobre fondo amarillo.

Señales de prohibición. Son de forma redonda, constituyendo un pictograma negro sobre fondo blanco, bordes y banda transversal en rojo.

Señales de obligación. También son de forma redonda y constituyen un pictograma blanco sobre fondo azul.

Señales de equipos contra incendios. Tienen forma rectangular o cuadrada. El pictograma es blanco sobre fondo rojo.

Señales de salvamento o socorro. Tienen forma rectangular o cuadrada constituyendo un pictograma blanco sobre fondo verde.

Las señales luminosas consistirán en la emisión de una luz que deberá producir un contraste luminoso apropiado respecto a su entorno y su intensidad deberá asegurar percepción, sin llegar a deslumbrar. Puede consistir en una emisión continua como intermitente. La señal intermitente se utiliza para indicar un mayor grado de peligro o de urgencia.

Las señales acústicas deberán tener un nivel sonoro superior al nivel de ruido ambiental, aunque no deben utilizarse cuando éste sea demasiado intenso. El sonido de una señal de evacuación deberá ser continuo.

Una señal luminosa o acústica indica la necesidad de realizar una determinada acción y debe mantenerse mientras persista tal necesidad (cabe destacar en este sentido que la señal de alarma general de emergencia en los buques, que establece el Capítulo III del SOLAS, está constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una larga, realizadas por los sistemas acústicos del barco).

Para la señalización de desniveles o elementos que originen riesgos de caídas, podrá optarse por la utilización de paneles o colores de seguridad. La

señalización por color antes referida se efectuará mediante la utilización de franjas alternas amarillas y negras.

Las vías de circulación de vehículos, deberán estar delimitadas mediante la utilización de franjas continuas de color bien visible, preferentemente blanco o amarillo.

Las tuberías, recipientes y áreas de almacenamiento de sustancias peligrosas deberán ser identificados mediante la señal de advertencia apropiada o etiquetas, según lo dispuesto en la normativa sobre comercialización y manejo de dichas sustancias.

Toda la señalización antes mencionada se utilizará sin perjuicio de lo dispuesto en otras normas de ámbito marítimo, tales como la **Orden de 11/6/91 del Ministerio de Transportes**, que establece, de acuerdo con el Convenio SOLAS y la Resolución A.603 de la OMI, la colocación de señales para la ubicación y manejo de los equipos de supervivencia de los buques. Del mismo modo que concurrirán en este ámbito las señalizaciones prescritas en el **Código Internacional de Señales** y las correspondientes al **Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas**.

RD 486/97 sobre Lugares de Trabajo

No es de aplicación a los buques de pesca.

No es de aplicación a los medios de transporte utilizados fuera de la empresa o centro de trabajo, ni a los lugares de trabajo situados dentro de los medios de transporte. Debemos entender que dicha exclusión afecta al resto de los buques, pero es imprecisa y se presta a cierta confusión. Si se excluyen los barcos de pesca, ¿por qué no se indica expresamente la exclusión de los demás buques?.

Deroga los capítulos I, II, III, IV, V y VII del título II de la OGSHT/71, sin embargo, los mantiene en vigor **hasta tanto no se aprueben las normativas específicas correspondientes** para los lugares de trabajo excluidos de su

ámbito. Lo que hay que interpretar en el sentido de que para los barcos son todavía de plena aplicación tales capítulos de la Ordenanza.

RD 487/97 sobre Manipulación Manual de Cargas

Es de aplicación al trabajo marítimo. Deroga el Decreto de 15/11/35 y la Orden de 2/6/61 sobre prohibición de cargas a brazo y la utilización de sacos o fardos de más de 80 Kg.

El empresario deberá evitar la manipulación manual de cargas mediante la utilización de equipos mecánicos. Cuando esto no pueda evitarse tomará las medidas necesarias para reducir el riesgo que entrañe dicha manipulación.

Se proporcionará a los trabajadores formación e información adecuada sobre la forma correcta de manipular cargas y sobre los riesgos que corren de no hacerlo de dicha forma. Se ejercerá una vigilancia adecuada de su salud cuando su actividad habitual suponga una manipulación manual de cargas.

El INSHT recibe el mandato de elaborar una guía técnica para la evaluación y prevención de riesgos sobre esta materia.

RD 488/97 sobre Pantallas de Visualización

Quedan excluidos de su ámbito de aplicación **los sistemas informáticos embarcados en un medio de transporte**, lo que ha de entenderse en el sentido de que no es de aplicación al trabajo marítimo.

RD 664/97 sobre Riesgos Biológicos

Es de aplicación al trabajo marítimo.

Deroga los artículos 138 y 139 de la OGSHT en lo relativo a los riesgos biológicos.

Nos remitimos a los comentarios realizados en el apartado VIGILANCIA Y CONTROL DE LA SALUD de este capítulo donde se han reseñado las incidencias más destacadas de esta norma en el ámbito marítimo.

RD 665/97 sobre Agentes Cancerígenos

Es de aplicación al trabajo marítimo.

Deroga los artículos 138 y 139 de la OGSHT en lo relativo a los riesgos relacionados con la exposición a agentes cancerígenos.

Nos remitimos a los comentarios realizados en el apartado VIGILANCIA Y CONTROL DE LA SALUD de este capítulo donde se han reseñado las incidencias más destacadas de esta norma en el ámbito marítimo.

RD 773/97 sobre Utilización de Equipos de Protección Individual

Es de aplicación al trabajo marítimo.

Deroga el capítulo XIII de la OGSHT.

Debe entenderse por equipo de protección individual aquel destinado a ser llevado o sujetado por el trabajador para que le proteja de los riesgos que puedan amenazar su seguridad.

Es obligación del empresario determinar los puestos de trabajo en los que deba recurrirse a la protección individual, así como elegir tales equipos, tras analizar y evaluar los riesgos existentes que no puedan evitarse, y proporcionárselos a los trabajadores. Del mismo modo, velará por su utilización y asegurará su mantenimiento.

Los trabajadores están obligados a utilizar y cuidar correctamente los equipos de protección individual, así como a guardarlos en su lugar de almacenamiento tras su uso. También deberán informar de cualquier anomalía que observen en su funcionamiento.

Estos equipos son, en principio, de uso personal. Si tuvieran que utilizarlos distintas personas se tomarán las medidas higiénicas adecuadas.

Esta norma clasifica con nueve tipos los equipos de protección individual, en función de la parte del cuerpo que vayan a cubrir, de acuerdo con la siguiente lista:

- 1.- Protectores de la cabeza
- 2.- Protectores del oído
- 3.- Protectores de los ojos y de la cara
- 4.- Protección de las vías respiratorias
- 5.- Protectores de manos y brazos
- 6.- Protectores de pies y piernas
- 7.- Protectores de la piel
- 8.- Protectores del tronco y abdomen
- 9.- Protección total del cuerpo

El INSHT recibe el mandato de elaborar una guía técnica sobre la materia.

Todos los EPIs llevarán el marcado **CE.**, según R.D. 1407/92 y R.D. 159/95.

RD 1215 sobre disposiciones mínimas de los Equipos de Trabajo

Es de aplicación al trabajo marítimo. Destacamos sólo los aspectos que nos parecen más significativos.

Deroga los capítulos VIII, IX, X, XI y XII del título II de la OGSHT.

Es obligación del empresario que los equipos que se pongan a disposición de los trabajadores sean adecuados al tipo de trabajo y convenientemente adaptados. Para su elección se deberán tener en cuenta las características del trabajo a desarrollar, los riesgos del trabajo y los que pudieran generar la utilización de tales equipos. Del mismo modo, se observarán los principios ergonómicos del diseño de los puestos de trabajo y la posición de los trabajadores durante la utilización de los equipos.

Se asegurará que la utilización de un equipo que deba realizarse de forma que requiera un particular conocimiento quede reservada a los trabajadores designados para ello. Asimismo, se prescribe la formación e información de trabajadores sobre los riesgos de utilización de los equipos de trabajo, así como sobre las medidas de prevención que hayan de adoptarse.

En relación a los requisitos que se recogen en esta norma se establecen unos plazos para la adaptación de los equipos existentes. Se indican a continuación algunas de estas prescripciones.

Los órganos de accionamiento de un equipo que tengan alguna incidencia en la seguridad deberán ser claramente visibles y estar situados fuera de las zonas peligrosas.

El operador de un equipo deberá poder cerciorarse, desde el puesto de mando, de la ausencia de personas en las zonas peligrosas. Si esto no fuera posible, la puesta en marcha del equipo deberá ir precedida automáticamente de un sistema de alerta.

La puesta en marcha sólo se podrá efectuar mediante una acción voluntaria. Del mismo modo, los equipos contarán con un órgano de accionamiento para proceder a la parada total del mismo en condiciones de seguridad.

La utilización de equipos de trabajo que entrañen riesgo de caída de objetos o de proyecciones, o de emanación de gases, vapores, polvo, etc., deberán estar provistos de adecuados dispositivos de protección, así como de captación o extracción.

Cuando los elementos móviles de un equipo de trabajo puedan entrañar riesgo de accidente por contacto mecánico deberán ir provistos de resguardos. Estos serán de fabricación sólida, y estarán colocados de tal modo que no sea fácil anularlos. Tampoco ocasionarán riesgos suplementarios.

Igualmente, las partes de un equipo que alcancen temperaturas elevadas, o muy bajas, deberán estar adecuadamente protegidos. Lo mismo puede decirse de los equipos que entrañen riesgos por ruido, vibraciones o radiaciones.

Los trabajadores deberán estar protegidos contra el riesgo de contacto directo o indirecto con la electricidad.

Las zonas de trabajo de un equipo deberán estar adecuadamente iluminadas.

Las herramientas manuales deberán estar construidas con materiales resistentes y la unión entre sus elementos deberá ser sólida. Sus mangos o empuñaduras tendrán las dimensiones adecuadas, sin bordes agudos ni superficies resbaladizas, y serán aislantes en caso necesario.

Los equipos de trabajo móviles con trabajadores transportados deberán adaptarse de manera que se reduzcan los riesgos para el trabajador. Cuando, por su actividad, puedan suponer un riesgo para las personas situadas en sus proximidades, deberán ir provistos de una señalización acústica de advertencia.

Los equipos para elevación de cargas deberán poder usarse de modo que se garantice su solidez y estabilidad durante su empleo, teniendo en cuenta las cargas que deben levantarse y demás aspectos relacionados. En estos equipos deberá figurar una indicación bien visible de su carga nominal. Se tomarán medidas para evitar la presencia de trabajadores bajo las cargas suspendidas, o el paso de éstas por encima de lugares de trabajo no protegidos ocupados por trabajadores, aunque si ello no fuera posible, deberán definirse y aplicarse procedimientos adecuados.

Los equipos de trabajo llevarán el marcado **CE.**, según R.D. 1407/92 y R.D. 159/95.

RD 1216/97 sobre Buques de Pesca.

Es obvia su aplicación al mundo marítimo. Sin embargo, quedan fuera de su ámbito los buques existentes de eslora inferior a 18 m. y los buques nuevos de eslora inferior a 15 m., lo que constituye una notable exclusión.

Por lo tanto, es necesario repetir de nuevo que los capítulos I, II, III, IV, V y VII del título II de la OGSHT/71 se mantienen en vigor para los **buques nuevos** de eslora inferior a 15 m. y para los **existentes** de eslora inferior a 18 m., hasta tanto no se apruebe una normativa específica para ellos.

Del mismo modo, puede decirse que, aunque se asegura el cumplimiento de las disposiciones que se prescriben más adelante para los buques nuevos, ya que su construcción debe ajustarse a tales requisitos, no ocurre lo mismo con los existentes. Estos disfrutaban del privilegio consistente en que **las obligaciones se aplicarán en la medida que lo permitan las características estructurales, o las del lugar de trabajo, o las de la actividad**, etc.

Los armadores de los buques de pesca están obligados a adoptar todas las medidas que sean precisas para que éstos sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores, en todo tipo de condiciones meteorológicas, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda incumbir al capitán.

Además de la documentación prevista en la Ley 31/95, que hemos detallado anteriormente, existe la obligación de realizar un informe detallado de lo sucesos ocurridos a bordo que pudieran tener algún efecto en la salud de los tripulantes, que deberá remitirse a la autoridad laboral.

Otras obligaciones del armador consisten en velar por el mantenimiento técnico de los barcos y sus instalaciones y por la eliminación de las anomalías observadas que pudieran afectar a la tripulación. Igualmente, se tomarán medidas para garantizar la limpieza periódica de los barcos y de sus instalaciones y equipos, de forma que se mantengan en buenas condiciones de higiene y seguridad. Del mismo modo, deberá hacerse un mantenimiento adecuado de todos los medios de salvamento y supervivencia.

La formación e información que se prescribe en la Ley 31/95 se impartirá en forma de instrucciones precisas y comprensibles. Tendrá especial incidencia en la lucha contra incendios y en la utilización de medios de salvamento y

supervivencia, para todos los tripulantes y, para quienes concierna, en la utilización de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción. Esta obligación completa las instrucciones que derivan de la Orden 31/7/92 sobre formación en materia de seguridad, haciéndola extensible a todos los tripulantes.

El armador garantizará que los patrones de estas embarcaciones reciban formación especializada en primeros auxilios y prevención de enfermedades y accidentes profesionales. Del mismo modo que -como ya estaba previsto en otra normativa específica tal como la Orden antes citada, entre otras, - reciban formación en lucha contra incendios y supervivencia, estabilidad del buque, navegación y comunicación por radio.

Se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca nuevos (mayores de 15 m.) y existentes (mayores de 18 m.), que tienen un alcance similar. Dichas disposiciones afectan a los siguientes aspectos:

- Navegabilidad y estabilidad.
- Instalación mecánica y eléctrica.
- Instalación de radiocomunicación.
- Vías y salidas de emergencia.
- Detección y lucha contra incendios.
- Ventilación de los lugares de trabajo cerrados.
- Temperatura de los locales.
- Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo.
- Suelos mamparos y techos.
- Vías de circulación y zonas peligrosas.
- Disposición de los lugares de trabajo.
- Alojamientos.
- Instalaciones sanitarias.
- Primeros auxilios.
- Escalas y pasarelas de embarque.
- Medios de salvamento y supervivencia.

- Medios de protección individual

Destacaremos, muy brevemente, algunas de estas medidas:

Deberá instalarse una fuente de energía eléctrica de emergencia, que estará situada fuera de la sala de máquinas y que será capaz de proporcionar funcionamiento simultáneo, durante un mínimo de tres horas, a los sistemas de comunicación interna y externa, a los detectores de incendios y a las señales de emergencia, así como a las luces de navegación, a la iluminación de emergencia y a la bomba de achique de emergencia.

El cuadro de distribución eléctrico y el cuadro de emergencia, se instalarán de forma que no puedan estar expuestos simultáneamente al agua o al fuego.

Los aparatos de cocina que utilicen gases pesados, sólo se utilizarán en espacios bien ventilados, velando porque no se produzcan acumulaciones peligrosas de gas.

Como ya hemos dicho, las vías y salidas de emergencia deberán señalizarse conforme al RD 485/97 y deberán estar equipados con un conveniente sistema de iluminación de emergencia.

Todas las instalaciones deberán ir equipadas con dispositivos de lucha contra incendios y, si fuera necesario, con detectores de incendio y sistemas de alarma.

Los equipos manuales de lucha contra incendios (LCI) deberán ser de fácil acceso y manipulación y se señalizarán conforme al RD 485/97.

La temperatura de alojamientos e instalaciones usadas por la tripulación deberá controlarse y ser adecuada al organismo humano.

Los lugares de trabajo en los que exista riesgo en caso de avería de la iluminación, deberán poseer iluminación de emergencia.

Todos los pasillos, partes exteriores transitables y vías de circulación, deberán ir equipados con barandillas.

En los arrastreros por popa con rampas, la parte superior irá equipada con un portón de seguridad de la misma altura que las amuras adyacentes.

Los equipos de tracción deberán estar provistos de dispositivos de seguridad, para poder ser parados en caso de emergencia.

Los alojamientos deberán ser tales que se minimicen el ruido, las vibraciones, los movimientos y las aceleraciones, así como las emanaciones procedentes de otros locales. Se dispondrá de refrigeradores u otros medios de almacenamiento de alimentos a baja temperatura.

Cuando existan alojamientos deberán instalarse lavabos, retretes y, si es posible, duchas.

Se dispondrá de material de primeros auxilios conforme a la normativa vigente y de escalas u otros dispositivos que ofrezcan un acceso seguro al buque.

Los buques dispondrán de los medios adecuados de salvamento y supervivencia, así como una radiobaliza de localización de siniestros equipada con un dispositivo de zafa hidrostática.

Todos los medios individuales y colectivos de salvamento deberán conservarse en el lugar que corresponda, en buen estado de funcionamiento, y estar listos para su uso inmediato.

En los buques con más de cinco tripulantes, o superiores a 45 m de eslora, deberá existir un cuadro de consignas para los trabajadores en caso de emergencia.

Se deberán proporcionar equipos de protección individual cuando no sea posible evitar o limitar suficientemente los riesgos para la seguridad. Los EPIs utilizados como prendas de vestir, o por encima de dichas prendas, deberán ser bien visibles y de colores vivos.

Finalmente, y tal como se dispone en muchas de estas normas técnicas, el INSHT recibe igualmente el mandato de elaborar una guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos en los buques de pesca.

R.D. 1627/97 sobre Seguridad y Salud en las obras de construcción.

Aunque, por su denominación, pueda pensarse que no afecta al ámbito marítimo, contempla disposiciones sobre Seguridad y Salud que inciden en trabajos realizados en inmersión con equipos subacuáticos.

10.- OTROS ASPECTOS

La normativa de prevención de riesgos laborales contiene otros aspectos que, aunque de trascendental importancia, tienen un interés menor para los protagonistas de la misma, es decir, para el empresario y los trabajadores.

Como solamente hemos pretendido destacar los aspectos fundamentales de las normas antes citadas y, en todo caso, analizar la repercusión que éstas pudieran tener en el sector marítimo, nos limitaremos ahora a mencionar escuetamente estos aspectos.

La ley 31/95, en su capítulo II, fija la política en materia de prevención de riesgos para proteger la seguridad y salud en el trabajo y prescribe las actuaciones de las Administraciones públicas en materia laboral y en materia sanitaria. En tal sentido, especifica las funciones del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y las correspondientes a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Finalmente, crea la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, en la que integra a las Comunidades Autónomas, a la Administración General del Estado y a los interlocutores sociales, y adscribe a la misma una fundación para promover la mejora de las condiciones de seguridad, especialmente en las pequeñas empresas.

CAPÍTULO V.- PROPUESTAS PARA LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN LOS SUBSECTORES

-Indice-

JUSTIFICACIÓN

1.- LA ESTRUCTURA DE LA ACCIÓN PREVENTIVA

2.- LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE LA SALUD

3.- FORMACIÓN

4.- OTRAS PROPUESTAS

PROPUESTAS PARA LA APLICACIÓN DE LA NORMATIVA EN LOS SUBSECTORES

JUSTIFICACIÓN

Una vez analizados los capítulos anteriores, parece evidente la dificultad de lograr los objetivos que propone la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en función de las peculiaridades del sector: estructura empresarial, coste económico de la aplicación de la norma, diferentes tipos de buques, cultura empresarial, actividad sindical real en los subsectores con la ausencia de delegados de personal en una amplia cantidad de embarcaciones, etc.

Basándonos en la flexibilidad de la Ley, entendemos que es necesario realizar propuestas concretas para cada uno de los distintos segmentos de actividad que engloben elementos comunes. Reconocemos la dificultad de la tarea y quizás la incompreensión de alguno o algunos de los agentes implicados en el sector marítimo.

Las propuestas que realizamos hay que observarlas desde el respeto a la libertad de estructurar la acción preventiva que la Ley le otorga al empresario y de las medidas que puedan surgir de los Convenios Colectivos entre los agentes implicados. Consideramos que son las más adecuadas para lograr el objetivo final de la norma: la protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo.

El eje fundamental para lograr este cambio de cultura preventiva está constituido por la **Formación** y la **Inspección**. Ambas deben caminar al unísono. Un incremento aislado de la actividad inspectora llevaría únicamente a un mero cumplimiento formal de un conjunto de deberes y obligaciones empresariales (más papeles) o a la simple corrección a posteriori de situaciones de riesgo ya manifestadas. La formación aislada de los agentes implicados, sin actividad inspectora que exija el cumplimiento de los preceptos, daría lugar a desidia por parte de los empresarios y a celos de los trabajadores, que no verían que los conocimientos aprendidos se tradujeran en una modificación real de sus condiciones de seguridad.

1. LA ESTRUCTURA DE LA ACCIÓN PREVENTIVA

La obligación regulada en el Capítulo IV de la LPRL de estructurar la acción preventiva, se convierte en un instrumento fundamental del nuevo enfoque que se pretende lograr. Ya hemos contemplado que el empresario puede estructurar dicha acción preventiva organizando los recursos de cuatro formas distintas. Vamos a analizar qué tipo de estructuras consideramos que serían las más idóneas para cada segmento de actividad, desde el respeto, como ya hemos apuntado, a la flexibilidad que la Ley le otorga al empresario, responsable de la seguridad y salud de sus trabajadores.

1.1. PESCA

1.1.1. PESCA PRE O SEMI INDUSTRIAL (*Buques hasta 100 TRB*)

La pesca preindustrial incluye, en términos generales, aquellas embarcaciones menores de 12 metros de eslora y entre uno y cinco tripulantes, que constituyen el mayor número de unidades de nuestra flota, del orden de 14.965 (77.5% del total de buques).

De éstas, habría que descartar aquellas que no poseen motor fijo, 6.471 unidades, pues se trata de embarcaciones de un sólo trabajador afiliado al REM, en la mayoría de los casos, como autónomo, por lo que quedaría excluido de estructurar su acción preventiva.

La pesca seminindustrial abarcaría a las embarcaciones de entre 12 y 18 metros y entre cinco y diez tripulantes, unas 2.400 embarcaciones. Ambas suponen el 90% del total de buques pesqueros.

Como en la mayor parte de los casos se trata de empresas en las que el armador trabaja a bordo y faenan menos de 6 tripulantes, podrían estructurar la acción preventiva **asumiendo personalmente dicha actividad** y contratando a otra entidad (Mutua de AT y EP, Servicios de Prevención ajenos u otros profesionales) aquellos servicios que no pudiera realizar. Otra posibilidad es que **designe a trabajadores** para que se ocupen de dichas tareas. Son opciones

posibles aunque, a nuestro entender, no son las más idóneas para lograr los objetivos a los que apunta la Ley.

Ya hemos visto la complejidad normativa y la elevada siniestralidad que afectan al mundo marítimo. El empresario, armador y patrón de la embarcación en la mayoría de las ocasiones, posee, en términos generales, un escaso conocimiento legislativo, de gestión empresarial y de Seguridad y Salud. Si además del trabajo diario tiene que hacer frente a las complejidades de la gestión de la prevención, pudiera ocurrir que ésta terminara en la elaboración de unos cuantos documentos más que le solicita la Administración. Por otro lado, la casi nula implantación sindical en este tramo y las peculiares modalidades de contratación apuntan a la difícil participación de los empleados en esta importante tarea. No sería lógico, si pretendemos con la aplicación de la nueva normativa disminuir la accidentabilidad en la pesca, cargar sobre estructuras tan débiles el peso de la aplicación de la Ley.

No obstante, en el supuesto que adoptara alguna de estas modalidades, en ningún caso deberían poder acogerse al párrafo 3º del artículo 29 del Reglamento de los Servicios de Prevención, por el que no se haría necesario recurrir al control externo de auditorías.

En diversos foros se ha propuesto la opción de los **Servicios de Prevención Mancomunados** para este tramo de nuestra flota. Como ya hemos apuntado en el Capítulo IV, estos constituyen una modalidad de Servicios de Prevención Propios. Podrán constituirse entre aquellas empresas que:

- Desarrollen simultáneamente su actividad en un mismo centro de trabajo, edificio o centro comercial.
- Que pertenezcan a un mismo sector productivo o grupo empresarial o que desarrollen sus actividades en un polígono industrial o área geográfica limitada. Se mancomunarán por negociación colectiva o por decisión de las empresas

implicadas, previa consulta con los representantes legales de los trabajadores en cada una de las empresas afectadas.

Así pues, **la Cofradía del puerto, o un grupo de Cofradías**, podría mancomunarse y constituir un Servicio de Prevención Propio. Esta forma de estructurar la acción preventiva tiene innumerables ventajas en este tramo de la flota:

- La dedicación continua de unos Técnicos Superiores en Prevención a un grupo de empresas con la misma actividad y similares riesgos laborales crearía una especialización en un sector muy poco conocido y nada fácil de conocer.
- Aumentaría el nivel de cultura preventiva al tener a unos profesionales dedicados en exclusiva a esta tarea.
- La investigación de accidentes y difusión de los resultados de esta investigación detectarían errores y fallos de prevención aplicables al resto de las embarcaciones de la Cofradía.
- Permitiría la participación de los trabajadores, eslabón clave en el éxito de la implantación de esta cultura preventiva, a través de la elección de los Delegados de Prevención y de su participación activa en los Comités de Seguridad y Salud. En este caso los Delegados de Prevención y los Comités de Seguridad y Salud deberían salir de la concepción de la Cofradía como empresa única. En este subsector, con una casi nula implantación sindical y una atomización tan desmesurada, la Mancomunidad parece la única vía posible de participación de los trabajadores.
- Estos servicios de prevención tienen que someterse a Auditorías o evaluaciones externas, lo que supone una garantía más de su buen funcionamiento. Además, deberán tener a disposición de la Autoridad Laboral la información relativa a las empresas que lo constituyen y al grado de participación en las mismas.

- El coste económico de esta opción no parece, a priori, que vaya a ser un factor determinante, no sólo por la participación de muchos empresarios para sufragar unos gastos comunes sino también por las ayudas que puedan recibir. A este respecto, el programa SAFE de la Unión Europea, cuyo objetivo es promover la mejora de la seguridad laboral, recomienda una participación activa de los poderes públicos para apoyar a la pequeña y mediana empresa y a determinadas sectores laborales de alto riesgo. El mismo objetivo de apoyar a la PYMES tendrá la Fundación, adscrita a la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, prevista en la disposición adicional quinta de la Ley. Con estos criterios, parece ser que la pesca debería ser objeto de un apoyo especialísimo por parte de las Administraciones. Dicho apoyo podría materializarse a través de formación, de vigilancia de la salud o de formas de financiación que deberán estudiarse.

La creación de estos Servicios Mancomunados presentan la dificultad de tener que crearse por negociación colectiva, inexistente en este tramo de la flota de pesca, o por la decisión de las empresas, situación difícil por la competitividad directa de los implicados. No obstante, el Reglamento de los Servicios de Prevención especifica que deberán constituirse Servicios Propios de Prevención cuando así lo decida la Autoridad Laboral en función de la peligrosidad de la actividad desarrollada o de la frecuencia o gravedad de la siniestralidad en la empresa.

La última opción de organización de los recursos para las actividades preventivas es la contratación de **Servicios de Prevención ajenos a la empresa**. El coste económico de dicha contratación haría inviable esta opción, salvo que se recurriera a las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social. Éstas podrán desarrollar, para las empresas a ellas asociadas, las funciones correspondientes a los Servicios de Prevención ajenos, si se acreditan como tales ante las Autoridades Laborales y Sanitarias.

Como ya hemos indicado en el Capítulo IV, el legislador les otorga un papel preponderante en la estructura de la acción preventiva. No hay más que leer el preámbulo de la Orden del M^o de Trabajo y Asuntos Sociales del 22 de abril de 1997 (BOE nº 98, de 24 de abril), donde especifica: *"Las Mutuas, por su propia estructura y composición, mantienen una estrecha relación con los empresarios que forman su base asociativa y con los correspondientes centros de trabajo, situación que constituye un vehículo idóneo para integrar en los mismos el nuevo enfoque preventivo establecido en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y favorecer el establecimiento de una nueva cultura de la prevención. Constituyen para los empresarios un medio especializado próximo del que obtener asesoramiento y apoyo para conocer y cumplir las obligaciones de carácter preventivo exigidas por una legislación reciente y de complejidad técnica"*. Además, las actuaciones de las Mutuas se dirigirán prioritariamente hacia las empresas de hasta seis trabajadores (Art. 6.2. de la O. de 22 de abril de 1997).

La reciente implantación de la Ley y el gran número de empresas asociadas a ellas, hace que no dispongan de técnicos suficientes para cubrir todas las demandas. El tener que dedicarse a una amplia variedad de sectores empresariales con riesgos tremendamente distintos podría originar una pobre especialización y sensibilidad de sus técnicos hacia un mundo tan complejo como éste.

La actuación de las Mutuas como Servicios de Prevención ajenos no estaría sometida a las Auditorías, por lo que, sin poner en duda la profesionalidad de sus técnicos ni el cuidado que han tenido las Autoridades Laborales y Sanitarias al acreditarlas, el hecho de no someterse a evaluaciones externas podría disminuir su eficacia, sobre todo en un sector tan poco reivindicativo como el que nos ocupa.

Si a ello unimos que, acogiéndose a esta modalidad, no tendrían que elegirse Delegados de Prevención ni crearse los Comités de Seguridad y Salud,

entenderemos que es una opción menos aconsejable, aunque válida, que los Servicios de Prevención Mancomunados a través de Cofradías.

1.1.2.- PESCA INDUSTRIAL (*Buques de más de 100 TRB*)

Incluye aquellas embarcaciones superiores a los 18 metros de eslora. Aunque solo suponen el 10% de las unidades de la flota pesquera (1.940 embarcaciones) y algo más de 26.700 tripulantes, presenta la mayor o una de las mayores tasas de mortalidad por accidente, cercana al 2 por mil.

Si la empresa tuviera más de 250 trabajadores, al estar incluida en el Anexo I por presentar riesgos biológicos²⁵, tendría que estructurar su acción preventiva creando **Servicios de Prevención propios**. Muy pocas empresas presentan estas características.

Como en el apartado anterior, la Ley les permite organizar su estructura preventiva **designando trabajadores**. Creemos que no es la opción más idónea. La complejidad técnica es todavía mayor que en la pesca pre-industrial, por tener que ajustarse a la normativa del RD 1216/1997 de 18 de julio, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, por lo que deberán ser reestructurados para adaptarse a sus anexos antes del 23 de noviembre del 2.002. La inversión en formación podría resultar infructuosa en tripulantes cuyo nivel académico no supera el Graduado escolar o la Formación Profesional en los oficiales. Requeriría no solo la formación de técnicos básicos sino también de técnicos medios y, probablemente, algún técnico superior dada la complejidad y los índices de siniestralidad.

Entre las opciones viables destacan, al igual que en el apartado anterior, la creación de **Servicios de Prevención Mancomunados, a través de las organizaciones de armadores** presentes en el sector. Presenta las mismas ventajas en cuanto a especialización de profesionales, investigación de

²⁵Los tiene el responsable de los cuidados médicos a bordo o todos los tripulantes si faenan en zonas tropicales.

accidentes, propuesta de medidas preventivas, auditorías y participación de los trabajadores ya expuestas para la pesca pre o semi-industrial.

Estos Servicios Mancomunados, aparte de los técnicos superiores, medios y básicos en número suficiente y adecuado para cumplir su cometido, deberían contar, a bordo, por lo menos con una persona por departamento formada a nivel de técnico básico. Entendemos que dicha persona debería ser *una figura profesional* y no cualquier persona del departamento y que debería exigirse dicha titulación para poder enrolarse. Hay que tener en cuenta que estas embarcaciones permanecen alejadas de sus puertos base durante largos periodos de tiempo y que una cosa es gestionar la prevención, realizar las evaluaciones iniciales y periódicas de riesgos y planificar las medidas de prevención y otra, bien distinta, tratar día a día con los problemas de seguridad que van surgiendo en las largas mareas. Por ello debería también existir a bordo una figura que coordine la labor de estos técnicos básicos, que en principio es responsabilidad del Patrón o del Capitán de Pesca. Este deberá tener una formación adecuada a sus funciones, superior a la de nivel básico aunque menor y más específica que la de nivel medio.

De esta estructura de la acción preventiva como Servicio Mancomunado deberían surgir los Delegados de Prevención. Por las especiales características del centro de trabajo y las altísimas tasas de mortalidad por accidente que se producen en este tramo de nuestra flota, creemos que deberían arbitrarse medidas para que hubiera un Delegado por embarcación. Al igual que el legislador, creemos que es indispensable la labor conjunta de empresa y trabajadores para mejorar la seguridad y salud laboral.

La creación de **Servicios de Prevención propios** no Mancomunados es también una opción viable. Muchas empresas de pesca industrial no son empresas "pequeñas", e integrar la seguridad dentro de la gestión empresarial puede resultarles rentable. Sería una forma muy interesante de estructurar su acción preventiva siempre que lleguen a un consenso con sus trabajadores y

mantengan la estructura de formar a una persona de cada departamento(cubierta, máquinas y fonda, etc., en función de la diversidad de riesgos inherentes a cada trabajo), habida cuenta que, en la mayoría de las ocasiones, los técnicos no van a estar a bordo.

Recurrir a **Servicios de Prevención ajenos** presenta la misma problemática que tenía en la pesca preindustrial. Con esta modalidad es muy difícil integrar la prevención en la gestión empresarial, además de requerir unos servicios muy especializados, dada la complejidad técnica y legislativa que presenta la prevención de riesgos laborales en el mundo marítimo y la escasa participación de los trabajadores.

1.2.- MARINA MERCANTE

1.2.1.- BUQUES MAYORES DE 100 GT.

Este sector presenta menos problemas para estructurar su acción preventiva que el sector pesquero. De entrada, los buques de pasaje, graneleros, petroleros, gaseros y quimiqueros mayores de 500 GT tendrán que implantar el Código Internacional de Gestión de la Seguridad en Buques (conocido como código ISM), antes del 1 de julio de 1998. El resto de embarcaciones mayores de 500 GT tendrán como fecha límite el 1 de julio del 2002.

El Código exige que se establezca un sistema de gestión de la seguridad que incluye, entre otras, las siguientes prescripciones de orden funcional:

- principios sobre seguridad y protección del medio ambiente.
- instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad del buque y la protección del medio ambiente.
- niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos.
- procedimientos para notificación de accidentes, etc.
- procedimientos para hacer frente a situaciones de emergencia.

- procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

Incluir procedimientos de gestión de la seguridad y salud a bordo en el seno de este sistema de gestión de la seguridad en la navegación y medio ambiente no debe resultar muy complicado.

La Marina Mercante presenta además muchos otros puntos fuertes aprovechables para poder implantar la normativa sobre seguridad y salud en el trabajo:

- Las navieras cuentan con Inspectores de Seguridad en tierra y con Oficiales de Seguridad a bordo, con nivel académico de Diplomado o Licenciado, a los que se podría involucrar directamente en labores de prevención si se les forma adecuadamente.
- Tienen una carga de formación continua y obligatoria importante, aunque, por eso mismo, presentan una capacidad de reciclar sus conocimientos que los hace especialmente aptos para recibir y asimilar formación.
- En la actualidad cuentan con formación en primeros auxilios, lucha contra incendios y planes de emergencia, evacuación y supervivencia en la mar.
- Periódicamente se realizan a bordo ejercicios cuya finalidad es mejorar la Seguridad de la Vida Humana en la Mar. Introducir en los mismos el concepto de prevención de riesgos laborales no parece irrealizable.
- La organización de los trabajadores y la implantación sindical está mucho más desarrollada que en el sector pesquero.
- Los convenios colectivos de empresa son la norma.

Por último, las empresas navieras no son, en general, pequeñas empresas. La complejidad del negocio marítimo, los grandes capitales que en él se manejan, la internacionalización y el gran número de normas y reglamentos de todo tipo que deben cumplir, hace que dichas empresas cuenten, en general, con los medios

técnicos y humanos, tanto en tierra como a bordo, que les debería facilitar la aplicación de la normativa en Prevención de Riesgos Laborales.

Por lo tanto cualquiera de los sistemas de estructurar su acción preventiva podría ser válido si se desarrolla de forma adecuada, bien designando a trabajadores, creando un servicio de prevención propio o recurriendo a uno ajeno.

1.2.2.- BUQUES MENORES DE 100 GT.

Para este segmento de tonelaje, entendemos que las propuestas podrían ajustarse a lo expuesto en el punto 1.1.1. relativo a la pesca pre o semi industrial o al punto 1.1.2. relativo a la pesca industrial, adaptando las propuestas a entidades de asociación empresarial de las embarcaciones, bien por puertos o por grupos de buques de similares características y riesgos.

1.3.- ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS

Es un sector complejo del que prácticamente carecemos de datos. Como hemos indicado anteriormente, sabemos que está muy atomizado y que la mayor parte de las veces es subcontratado por otras empresas para labores determinadas, lo que aumenta los ya de por sí, considerables riesgos laborales de esta profesión.

El empresario no puede asumir personalmente esta actividad, al estar listada como peligrosa en el Anexo I del Reglamento de los Servicios de Prevención. Por otra parte, la Orden del Ministerio de Fomento del 14 de octubre de 1997 por la que se dictan las normas de seguridad para el ejercicio de las actividades subacuáticas, asigna a la figura del Jefe de equipo de buceo como responsable de la seguridad del trabajo a realizar. Esto no quiere decir que el empresario descargue sobre él la organización de los recursos necesarios para el desarrollo de las actividades preventivas. Puede hacerlo si le forma adecuadamente, contratando con otros servicios de prevención aquellas actividades para cuya realización no resulte suficiente la designación de

trabajadores, como la vigilancia de la salud y los análisis, mediciones o ensayos que requieran técnicos superiores.

En las operaciones subacuáticas, al igual que sucede con las obras de construcción, debería elaborarse un estudio de seguridad y salud:

- Si actúan como autónomos o subcontratados será el promotor²⁶ el encargado de realizarlo, ya sea en la fase de proyecto, si interviene más de un proyectista, o en la fase de ejecución, si es más de una empresa o una empresa y trabajadores autónomos los que deben llevarla a cabo. El Jefe del equipo de buceo sería el responsable de coordinar junto con el coordinador en materia de seguridad y salud del contratista, los aspectos referentes al trabajo subacuático y su relación con el resto de la obra.
- Si la empresa de actividades subacuáticas es contratada para realizar un trabajo, debería ser el empresario de buceo el responsable de elaborar el plan de seguridad y salud de la operación a realizar y el Jefe del equipo de buceo el encargado en materia de seguridad y salud.

De todas formas resulta un problema complejo, ya que, si el mundo marítimo es poco conocido, el subacuático es totalmente desconocido para la mayoría de los técnicos existentes.

2.- LA VIGILANCIA Y EL CONTROL DE LA SALUD

Al analizar la normativa sobre vigilancia y control de la Salud establecida en la LPRL y en el RSP, lo primero que llama la atención en relación al sector que nos ocupa es que puede llegar a implantarse una **duplicidad de servicios con el mismo cometido**.

²⁶RD 1627/1997 de 24 de octubre por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción.

El Instituto Social de la Marina, a través del Servicio de Sanidad Marítima, se ocupa de la Medicina Preventiva del profesional del mar en tierra y de la Medicina Asistencial a bordo y en el extranjero. Prácticamente desarrolla las mismas funciones que la Ley le encomienda a una parte de los Servicios de Prevención. Así realiza:

- Los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque, cuyos objetivos son: valorar que el trabajador no padezca enfermedad ni defecto psico-físico que le impida la realización de su trabajo a bordo, pueda agravarse con el mismo o pueda constituir un peligro para su salud o para la salud del resto del personal embarcado.
- Los reconocimientos se realizan mediante protocolos específicos en función de los requerimientos psico-físicos y riesgos genéricos del puesto de trabajo a bordo y de la ruta de navegación o caladero frecuentado. Dichos protocolos se están revisando para consensuarlos con la Sociedad Española de Medicina Marítima.
- El resultado de esta historia clínico laboral se informatiza, almacenándose en un Banco de Datos Central, que se utiliza para la elaboración de estudios epidemiológicos sobre el sector.
- Realiza la asistencia sanitaria cuando los marinos están embarcados o en el extranjero a través de la Consulta Médica por radio, de los Centros de Sanidad Marítima en el extranjero o de los Buques Hospital, con la ayuda del Banco de Datos.
- Efectúa la Formación Sanitaria de los profesionales del mar mediante cursos donde se les instruye en primeros auxilios, atención inmediata y mediata de enfermos y accidentados, cuidados básicos de enfermería y en la forma de realizar una consulta médica por radio.

- Programa Campañas de prevención de aquellas patologías y riesgos prevalentes en nuestra flota y colabora con las que llevan a cabo los Servicios de Salud de las Comunidades Autónomas.
- Colabora con los Servicios de Atención Primaria y Especializada de su ámbito territorial, etc.

Parece que la Ley obligara al armador a contratar un servicio paralelo de vigilancia y control de la salud de sus trabajadores además del que, gratuitamente en virtud de Convenios Internacionales²⁷, le suministra la Administración. Esto supondría un coste adicional por la duplicidad de los recursos económicos destinados a un mismo fin, además de incrementar las molestias al trabajador por tener que someterse a varios reconocimientos médicos con el mismo objetivo.

Por otro lado, la movilidad de los trabajadores del mar y de los buceadores, ya analizada, con cambios frecuentes de empresas, de puestos de trabajo, de tipo de embarcaciones mercantes, de modalidades de pesca, de empresas de buceo, etc. hace muy difícil que el seguimiento del historial clínico laboral del trabajador pueda llevarse a cabo por un Servicio de Prevención de una empresa concreta, sobre todo si tenemos en cuenta la atomización y dispersión geográfica del sector.

Parecería razonable potenciar los recursos existentes, que funcionan bien, antes que destinar fondos para la creación de nuevas estructuras que duplicarían las existentes, trayéndolos de otros objetivos más urgentes. Por consiguiente proponemos que el Instituto Social de la Marina, a través del Servicio de Sanidad Marítima sea el encargado de llevar a cabo la vigilancia y el control de la salud de la gente del mar.

Este concepto de vigilancia de la salud desarrollado en la LPRL es más amplio y con más cometidos que el que viene desarrollando el Servicio de Sanidad Marítima, pues implicaría una colaboración directa con los servicios de prevención de las empresas del sector, debiendo tener acceso a la evaluación de riesgos de

²⁷Convenios de la OIT nº 16, 73 y 113

las mismas y trabajar junto con el resto de los técnicos en seguridad, higiene y ergonomía y psicosociología en la mejora de la seguridad y salud de la gente del mar. Esto implicaría una serie de cambios en la organización y funcionamiento del servicio y un ligero aumento en la dotación y formación del personal sanitario.

También proponemos que se establezcan los cauces adecuados para modificar la legislación sobre los reconocimientos médicos de aptitud para el buceo. Atendiendo a los criterios de la Unión Europea, creemos que debe establecerse un plan de formación para los médicos que deseen acreditarse para reconocer a buceadores. Al igual que con los reconocimientos médicos previos al embarque, debería establecerse una base de datos médica con los historiales clínico-laborales de los buceadores, de acceso restringido al personal sanitario según la legislación vigente. Dicha base de datos terminaría con algunas prácticas que emplean algunos buceadores, como las de peregrinar de facultativo en facultativo, ocultando información, hasta encontrar alguno que le extienda el certificado de aptitud.

De la misma forma que a los marinos, el ISM ofrece sus servicios para la vigilancia y el control de la salud de los buceadores.

3.- FORMACIÓN

Ya hemos comentado el papel prioritario que tiene la formación en la implantación de esta cultura preventiva. Esta formación hay que entenderla en el sentido que dicta la Ley de Prevención de Riesgos, es decir, **a todos los niveles**, desde la escuela primaria, pasando por la formación profesional, hasta la formación en el propio puesto de trabajo y cada vez que se modifiquen las condiciones de dicho puesto; y **a todas las personas** implicadas, es decir, no sólo a los trabajadores, sino también a los empresarios, a los técnicos y a los trabajadores de las distintas administraciones con competencias en el sector.

3.1.- FORMACIÓN DE LOS TRABAJADORES

Aunque sea responsabilidad del empresario formar a sus trabajadores, y entre ellos a los Delegados de Prevención, las peculiares características de contratación en el mundo del mar, la atomización empresarial y la experiencia con el resto de cursos obligatorios así nos lo demuestra, la formación en prevención de riesgos requiere la colaboración de las administraciones para que salga adelante. Para ello proponemos:

- **Que la formación en materia de prevención de riesgos sea preceptiva para todos los puestos de trabajo a bordo**, aunque su impartición se realice a diferentes niveles. El elemental, debería contener aspectos formativos específicos del puesto de trabajo, así como otros más generales relacionados con la actividad preventiva y la promoción del orden, la limpieza, los comportamientos seguros, etc., aspectos estos considerados como funciones básicas en la presente normativa.
- **La inclusión de módulos de prevención de riesgos laborales en la formación profesional**, tanto en la reglada como en la ocupacional, al amparo del art. 5º.2. de la Ley de Prevención y del Convenio nº 155 de la OIT. Estos módulos, aparte de informar sobre los aspectos más destacados de la Ley, derechos y obligaciones, incluirá aspectos específicos sobre prevención de riesgos que afectan al sector considerado.

En este sentido ya se introdujeron unos módulos así en todos los cursos de formación ocupacional marítima del ISM en Cataluña. Fueron desarrollados por un equipo multidisciplinar formado por técnicos del Instituto Social de la Marina, del Centre de Seguretat i Condicions de Salut en el Treball de la Generalitat de Catalunya y de una Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales. Podría generalizarse dicha experiencia, creando módulos de formación para cada uno de los subsectores considerados y homologando los contenidos formativos. El Instituto Social de la Marina, por su experiencia en formación con el sector y por su equipo

multidisciplinar de técnicos se ofrece para coordinar la creación de estos módulos formativos e incluirlos en todos los cursos de formación ocupacional que oferta.

- La formación de los Delegados de Prevención es responsabilidad del empresario. Dada la escasa implantación sindical y la atomización de las empresas, presumiblemente habrán pocos Delegados, a no ser que se opte por la vía de la Mancomunidad. En este caso las Administraciones podrían destinar recursos, a través de la Fundación, para la formación de estos Delegados.
- La formación de los trabajadores frente a riesgos específicos, que debería generalizarse y ser obligatoria para todos los puestos de trabajo a bordo, es también responsabilidad del empresario. No obstante, el ISM pone a disposición de los servicios de prevención de las empresas del sector su equipo de técnicos para asesorarles en la elaboración de programas formativos frente a riesgos específicos e incluso en la impartición de dichos programas.

Adicionalmente y como complemento para el conocimiento de la normativa y la creación de una cultura preventiva, deberán arbitrarse campañas concretas para la sensibilización del sector, con la impartición de charlas, conferencias, carteles, etc.

3.2.- FORMACIÓN E INFORMACIÓN A LOS EMPRESARIOS

La información y la formación de los empresarios constituye una pieza básica en la implantación de la cultura preventiva. Un buen sistema de gestión de la prevención de riesgos laborales comienza con la voluntad del empresario de implantarlo y ésto no puede darse si éste desconoce los aspectos fundamentales del mismo. Creemos necesaria la creación de una **Campaña de información y sensibilización** a los empresarios del sector sobre los aspectos más relevantes

de la nueva legislación, sus obligaciones en esta materia, los beneficios que puedan obtener de una implantación correcta de un sistema de gestión de la prevención y las infracciones y sanciones, en las que puede incurrir de no hacerlo.

Por su cercanía al sector, el Instituto Social de la Marina es uno de los organismos en condiciones de llevar a cabo esta Campaña, a través de charlas informativas en las distintas Casas del Mar, anuncios en las principales revistas del sector y carteles y folletos informativos, acercando de esta forma la Campaña nacional del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en colaboración con otros organismos, al lugar de residencia del empresario. En dicha Campaña se informará de las decisiones tomadas por la Comisión Nacional a propuesta de este Grupo de Trabajo para la implantación de la nueva normativa al sector.

3.3.- FORMACIÓN DE TÉCNICOS EN PREVENCIÓN DE RIESGOS

Aunque la formación de técnicos en sus tres niveles, superiores, medios y básicos, viene regulada en el Reglamento de los Servicios de Prevención, creemos que se requiere una especialización de los mismos en el mundo marítimo. La diferente normativa internacional que le afecta, la exclusión del mismo del ámbito de aplicación de numerosos preceptos en cuanto a prevención de riesgos, el peculiar lenguaje técnico, la participación de tantas administraciones competentes en la inspección de diversas facetas del mismo y el escaso conocimiento en general que se tiene del trabajo a bordo, hacen necesaria una formación específica de los técnicos que van a trabajar en la prevención de riesgos laborales en el mundo del mar.

Cuando hablamos de los Servicios de Prevención, mencionamos la necesidad que observábamos de disponer a bordo de una persona por departamento que estuviera formada a nivel de técnico básico, para llevar a cabo las labores de prevención cuando el barco estuviera en la mar. Se podrían desarrollar módulos específicos ajustados a cada segmento de actividad y

departamento para formar a estos técnicos, por un equipo multidisciplinar con amplios conocimientos del sector. También habría que crear módulos para completar la formación de los técnicos medios y superiores.

La formación de los técnicos básicos podría desarrollarse periféricamente, acercando así la docencia al lugar de residencia de los trabajadores, ya que no presenta una gran complejidad. Sin embargo, creemos que se debería centralizar en uno, o a lo sumo dos, Centros Nacionales, la especialización de los técnicos medios y superiores en prevención de riesgos laborales en el trabajo marítimo.

4.- OTRAS PROPUESTAS

Dada la complejidad normativa y técnica que rodea a este sector productivo y a la gran cantidad de departamentos administrativos competentes en diversas cuestiones del mundo del mar, se echa en falta una **unidad administrativa** que estudie, que coordine y que proponga soluciones a las condiciones de vida y trabajo en los subsectores estudiados. Por lo tanto se propone la **creación de una unidad** de estas características, coordinada institucionalmente con todas las administraciones implicadas, de carácter multidisciplinar, con la participación de todos los técnicos implicados: marinos, buceadores, ingenieros navales, técnicos en prevención de riesgos, médicos, psicólogos, sociólogos, pedagogos, etc.

Entre los cometidos de esta unidad estarían la recopilación, análisis e investigación de los accidentes de trabajo del sector (dando así cumplimiento al Convenio 178 de la OIT, no ratificada hasta la fecha), el estudio de las condiciones de vida y trabajo a bordo, la emisión de informes técnicos sobre las formas y métodos idóneos de evaluar determinados riesgos a bordo, la labor de investigación y desarrollo en prevención de riesgos laborales marítimos y la docencia. Emitiría informes periódicos y propuestas de solución al grupo de trabajo del sector marítimo-pesquero o a la Comisión Nacional.

En otros foros se ha planteado la necesidad de creación de unas "**Mesas de Prevención Marítima**", formadas por representantes de la patronal, de los sindicatos más representativos del sector y de expertos de las administraciones autonómicas y nacionales. Entre sus atribuciones estarían la creación de un marco de diálogo, encuentro y negociación de los interlocutores sociales en materia preventiva; órgano de consulta y arbitraje; de promoción y coordinación de actividades para la implantación y desarrollo de la normativa en el ámbito marítimo; de canalización de los fondos estructurales públicos de la Fundación, etc. Su ámbito de aplicación podría ser a nivel de Comunidad Autónoma, a nivel Provincial o Local.

Por último reseñar que se hace necesaria la elaboración de la **Guía técnica** para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de todos los buques de pesca y no sólo a la establecida en la disposición final primera del RD 1216/1997.

CAPÍTULO VI.- ADMINISTRACIONES COMPETENTES. COORDINACIÓN

- Índice -

- 1.- EL PROGRAMA INSPECMAR
- 2.- COMPETENCIAS EN SEGURIDAD Y SALUD LABORAL
- 3.- COORDINACIÓN INSPECTORA MARÍTIMA ENTRE ADMINISTRACIONES

1.- EL PROGRAMA INSPECMAR

De todo lo citado hasta el momento, podemos concluir que en el sector la normativa nacional e internacional general y específica sobre la materia, es prolija y abundante. ¿Dónde está entonces el problema?, ¿por que el sector, especialmente el subsector de pesca, ha estado desde hace años siempre en las cotas más altas de siniestralidad?. La respuesta no es fácil.

Naturalmente que no existen fórmulas mágicas que de la noche a la mañana resuelvan complejos problemas, a veces enquistados en las actitudes de los protagonistas marítimos en general, armadores y marinos, y de forma particular en el subsector pesquero. Tampoco se trata, en este análisis, de buscar culpables a la compleja problemática existente derivada de múltiples factores. Creemos que se trata de dar a conocer los medios disponibles para elevar la conciencia del riesgo de todos y cada uno de los implicados, y que ello redunde en una mejor calidad de la seguridad y en la vida a bordo de los buques. Debemos compartir todos ese esfuerzo en la búsqueda de soluciones para alcanzar el objetivo.

En esta línea, lo que sí es cierto y está constatado, es que las variaciones positivas que se han logrado en las últimas décadas y particularmente en el último decenio, en materia de seguridad y salud a bordo de los buques, proviene de forma clara y contundente de, al menos, dos factores externos, **la inversión en Formación y el control de los medios productivos - los buques - mediante la Inspección.**

A estos dos factores fundamentales, desde nuestra perspectiva, se añade de forma automática la cultura de la prevención, como consecuencia de una concienciación por parte de todos los implicados.

Hasta el año 1986 las actividades de la Inspección de Trabajo en materia de inspección de buques mercantes y pesqueros se limitaba a actuaciones puntuales, casi siempre como consecuencia del acaecimiento de accidentes de

trabajo en dicho ámbito. En ese año, sin embargo, se puso en marcha una experiencia piloto del mencionado Programa en la que se efectuaron 357 visitas a buques. Estas visitas y el control técnico de las condiciones de vida y trabajo que implicaban, tenían como objetivo no tanto una acción correctora de irregularidades sino una aproximación de la Inspección de Trabajo a la actividad marítima, que permitiera, en una segunda fase, iniciar acciones de control más concretas.

En 1988 se realizaron diversas campañas regionales de inspección y control de las condiciones de seguridad e higiene del sector marítimo en las que colaboraron las administraciones de algunas comunidades autónomas y determinados sindicatos.

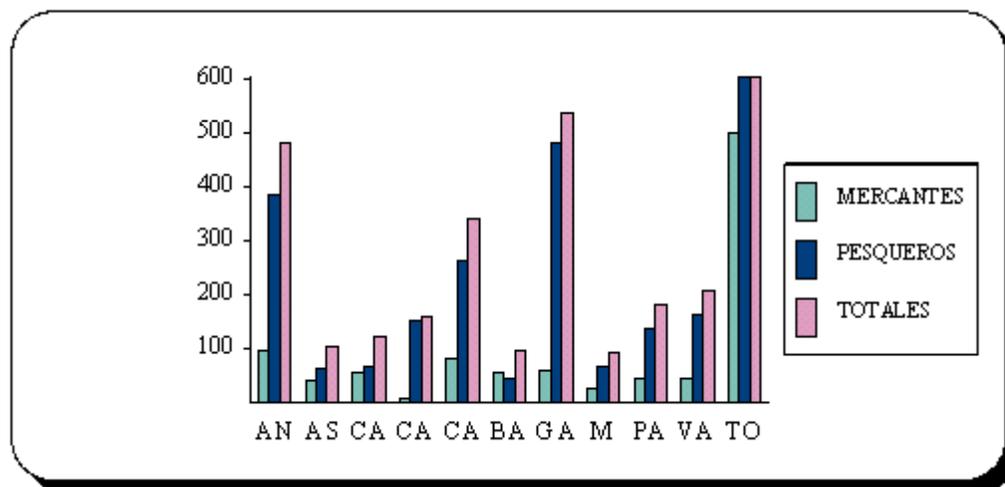
El Programa Inspeymar, propiamente dicho, se puso en marcha en octubre de 1989 y tenía como último propósito la mejora de las condiciones de seguridad e higiene de los buques españoles, así como el desarrollo de la prevención en este ámbito y la obtención de datos para posterior investigación y estudio. Todo ello a través de la inspección sistemática de embarcaciones y la cumplimentación de los correspondientes tests específicos que se elaboraron para dichas inspecciones.

Aunque, inicialmente, se pretendía una implicación mayor de otras Administraciones y Organismos, finalmente, este Programa se ejecutó casi en su entera totalidad por la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina.

A finales de 1992 se habían realizado más de 2.300 inspecciones a buques. El Programa continuó en los años posteriores, pero progresivamente fue perdiendo empuje y en la actualidad no está operativo.

Durante esos años fueron realizadas un total de 2.311 inspecciones, 499 en buques mercantes y 1812 en buques pesqueros, con el siguiente desglose por Comunidades Autónomas:

CC.AA.	MERCANTES	PESQUEROS	TOTALES
ANDALUCÍA	96	384	480
ASTURIAS	39	63	102
CANARIAS	56	67	123
CANTABRIA	7	150	157
CATALUÑA	80	260	340
BALEARES	54	42	96
GALICIA	57	479	536
MURCIA	25	67	92
PAÍS VASCO	43	137	180
VALENCIA	42	163	205
TOTAL	499	1.812	2.311



Los resultados de la citada campaña, al margen de acciones concretas de requerimientos o sanción, fueron positivos en la concienciación y sensibilización de empresarios y tripulantes. Por primera vez la Administración, de una forma muy directa, entraba en contacto con el sector a través de una campaña preventiva y no como resultado de las acciones administrativas inherentes a la investigación de un accidente a bordo, más o menos grave.

Los buques pesqueros inspeccionados durante el periodo reseñado, faenaban, en distintos caladeros nacionales e internacionales y en diferentes

modalidades pesqueras. Fueron inspeccionados: bacaladeros, arrastreros de litoral y de altura, palangreros, cerqueros al fresco y buques congeladores de las modalidades de cerco y de arrastre. Los caladeros internacionales de actividad de los buques inspeccionados correspondían a Terranova, Grand Sole, Canario Sahariano, Senegal, Namibia, Sudáfrica, Túnidos Océano Atlántico e Indico. El total de tripulantes adscritos a la flota pesquera inspeccionada ascendía a aproximadamente 17.000.

Los buques mercantes inspeccionados pertenecían a diferentes tráficos y transportes. Fueron inspeccionados: buques petroleros, de gases licuados, contenedores, bulcarriers, frigoríficos, buques de pasaje, de tráfico interior y auxiliar de puertos, remolcadores y carga general. Habida cuenta de que en la cifra de 499 buques, están incluidos embarcaciones de tráfico interior y auxiliar de puertos, entre otros, el número total de tripulantes afectado por las inspecciones, ascendió a 7.500.

La materia socio-laboral que controlaba el Programa se dividía en tres partes:

1. Seguridad Social

Inscripción de empresas y centros de trabajo; afiliación y altas; cotizaciones

2. Relaciones laborales y empleo

Edad mínima; empleo; salario; condiciones de trabajo, jornada, descansos y horas extraordinarias; convenios colectivos y cumplimiento de otras obligaciones derivadas de la normativa específica; desempleo

3. Seguridad y salud en el trabajo

Medios sanitarios; datos estructurales; servicios permanentes de higiene y bienestar; prevención de incendios; elevación y transporte; electricidad; riesgos mecánicos; riesgos de caídas; soldadura; riesgos higiénicos; dispositivos y medios de salvamento; protecciones individuales; métodos de trabajo, planos y esquemas; formación de tripulantes; inspección de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Hasta el 31/12/92 se habían inspeccionado unos 500 buques mercantes y más de 1.800 buques pesqueros.

Del estudio de los tests de inspección extraemos a continuación sólo algunos datos del sector pesquero que pudieran tener cierto interés en ser conocidas. (Este sector arroja unas condiciones de seguridad y salud en el trabajo sensiblemente peores que el sector de marina mercante).

El Programa INSPECMAR vino a confirmar datos tales como la antigüedad de los buques, la falta de formación en seguridad marítima de los trabajadores, la necesidad de mejorar los sistemas de protección eléctrica y mecánica de los buques, el incumplimiento en materia de acceso a bordo, la falta de equipos de seguridad, la inadecuada estiba de artes de pesca, etc.

Los resultados obtenidos son sólo la confirmación de una realidad conocida, de la que se partió precisamente, para establecer el propio Programa Inspeymar. Existen, además, numerosas investigaciones y trabajos que coinciden plenamente con el diagnóstico de precariedad de las condiciones de trabajo de este sector.

En cualquier caso, las especiales características enumeradas con anterioridad, que definen al sector, no deben servirnos de disculpa para impedir el desarrollo de una política eficaz de prevención de riesgos, sino un aliciente adicional para empeñar un mayor esfuerzo en esa política y el desarrollo de la misma.

2.- COMPETENCIAS EN SEGURIDAD Y SALUD LABORAL

El Art. 1 de la Ley 31/95 define cuál es la normativa sobre prevención de riesgos laborales. En ese sentido indica que dicha normativa está constituida por la propia Ley 31/95, sus disposiciones de desarrollo o complementarias y cuantas otras normas que contengan prescripciones relativas a la adopción de medidas preventivas en el ámbito laboral o susceptibles de producirlas.

La amplitud de este esquema es tal, que en la parte 3 de este informe hemos tenido que relacionar un buen número de disposiciones para contar con el marco normativo que resulta de aplicación.

Las Administraciones que están relacionadas con dicha materia y tienen competencias en este ámbito también son muchas.

El Programa Inspeymar puso en contacto a los inspectores de trabajo y al personal del ISM que visitaban los buques, no sólo con el hecho de la precariedad de las condiciones del sector antes aludidas, sino con otra realidad: el excesivo número de controles técnicos e inspecciones de distintos organismos administrativos que se producen en el ámbito marítimo-pesquero.

A menudo, el equipo de inspección se encontraba con una tripulación hostil a las tareas de control que se llevaban a cabo, lo que era paradójico y frustrante, ya que éstas podían contribuir a mejorar sus condiciones de trabajo y su seguridad personal. El motivo radicaba, no tanto en las molestias propias de una inspección importante que se efectúa después de un período prolongado de tiempo, sino que ésta se producía al poco de haberse realizado otra de otro organismo inspector. En alguna ocasión, sobre todo en la última parte del Programa, la visita de Inspeymar tenía lugar, casualmente, el mismo día que la misma embarcación había sido abordada en la mar por una patrullera de la Guardia Civil y habersele solicitado documentación similar, o la comprobación del mismo equipo del buque. También podía ocurrir que, días atrás, dicho barco hubiera sido objeto de visita de la Inspección Marítima del Ministerio de Fomento o que, al siguiente, los inspectores de pesca de la Comunidad Autónoma correspondiente ejercieran sus competencias en ese pesquero.

Como es natural asumir, dicha dinámica acababa produciendo entre las tripulaciones y, especialmente entre los responsables de los barcos, cierta crispación y el rechazo a estas actividades inspectoras y, eventualmente, una inhibición respecto a actitudes comprometidas en la mejora de las condiciones de la seguridad y la salud laboral.

El problema de la atomización de competencias administrativas en el mundo marítimo es histórico y bien conocido, pero no por ello debe dejar de ser criticado, puesto que no sólo no mejora sino que empeora gradualmente con la aparición de nuevas atribuciones.

En la década de los ochenta se realizó el esfuerzo más importante encaminado a aglutinar dichas competencias en un solo departamento ministerial, para lo que se creó la Comisión Interministerial para la Reforma de la Administración Marítima (COMINMAR), en la que estaban representados a nivel de Dirección General 13 organismos de la Administración correspondientes a otros tantos Ministerios. La COMINMAR realizó trabajos notables de identificación de competencias y sugirió propuestas de refundición administrativa en este ámbito, pero no logró que se adoptaran iniciativas políticas en tal sentido, lo que, sin valorar aquí las razones de dicha conclusión, sí podemos decir que ha sido extensamente lamentado entre los profesionales.

Lo cierto es que en el ámbito del mundo marítimo coexisten numerosos organismos administrativos que ejercen su labor sin casi ninguna coordinación entre ellos, lo que es malo para sus respectivas políticas y, en última instancia, para los administrados a los que van dirigidas las mismas. La mayor parte de estos organismos realizan controles técnicos o inspecciones, o requieren algún trámite con cierta regularidad de los barcos, o son los propios gestores o tripulantes de los buques, los que tienen que dirigirse asidua u ocasionalmente a ellos para llevar a cabo su actividad profesional.

Cabría citar a las siguientes:

- Capitanías Marítimas / Inspección de Buques (M^o. de Fomento)
- Titulaciones profesionales (M^o. de Fomento)
- Inspección de Trabajo y Seguridad Social (M^o. de Trabajo)
- Autoridad Laboral (M^o. de Trabajo)
- Autoridad Laboral (CC.AA.)
- Inspección de Pesca (M^o. de Agricultura)

- Titulaciones profesionales (Mº. de Agricultura)
- Inspección de Pesca (CC.AA.)
- Titulaciones profesionales (CC.AA.)
- Estructuras (CC.AA.)
- Instituto Social de la Marina (Mº. de Trabajo)
- Sanidad Exterior (Mº. de Sanidad)
- Guardia Civil del Mar (Mº. del Interior)
- Gabinetes de SEHT (CC.AA.)
- Patrulleras Armada (Mº. de Defensa)
- Vigilancia Aduanera (Mº. de Economía)
- Autoridad Portuaria (Mº. de Fomento o CC.AA.)
- SMAC (CC.AA.)
- Formación náutica y marítimo-pesquera (CC.AA.)
- Titulaciones académicas (Mº. de Educación)
- Medio Ambiente (CC.AA.)
- Contaminación marítima (Mº. de Fomento)

Mº de Asuntos Exteriores

Actualmente, los órganos de la administración que desarrollan una acción inspectora en el ámbito laboral más destacada en este entorno marítimo son: la Inspección Marítima, del Ministerio de Fomento; la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, del Ministerio de Trabajo; y la Guardia Civil del Mar, del Ministerio del Interior.

En otras partes de este trabajo se citan, directa o indirectamente, los mandatos legales que otorgan competencias a la Inspección Marítima y a la Inspección de Trabajo. En cuanto a la Guardia Civil del Mar, hay que decir que la Ley Orgánica 2/86 establece las funciones a desempeñar por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y que dichas funciones serán ejercidas por la Guardia Civil en el Mar Territorial. Por medio del RD 246/91 se crea el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. La Orden del Mº de la Presidencia del 6/6/97 determina las funciones de los órganos de la Guardia Civil, haciendo depender el Servicio

Marítimo de las Unidades Especiales y de Reserva, asignándole, de acuerdo con la normativa vigente, las misiones propias de este Cuerpo en aguas marítimas y continentales, incluyendo las actividades subacuáticas.

3.- COORDINACIÓN INSPECTORA MARÍTIMA ENTRE ADMINISTRACIONES.

Si uno de los propósitos básicos de la Ley 31/95 es la de fomentar en la sociedad una auténtica cultura preventiva y las Administraciones Públicas, a través de dicha Ley, reciben el mandato de promover la prevención de los riesgos laborales, no parece lógico que, en la práctica, las actuaciones de vigilancia y control, también encomendadas a dichas Administraciones, inhiban y alejen de tal propósito a los empresarios y trabajadores del ámbito marítimo, como ya hemos visto que ocurre en este sector. Este planteamiento es suficientemente lógico por si mismo y no necesita mayor legitimación. No obstante, el concepto de la coordinación entre Administraciones está presente en la Ley 31/95 en multitud de referencias. En la exposición de motivos de la misma se dice que la política en materia de prevención de riesgos laborales se articula en base a los principios de eficacia, coordinación y participación, ordenando la actuación de las diversas Administraciones Públicas ... En el Art.5 se recoge que la política en materia de prevención se orientará hacia la coordinación de las distintas Administraciones y la armonización de sus actuaciones. En el Art. 8 la Ley encarga al Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo que vele por la coordinación entre las Administraciones. El Art. 11 trata sobre la coordinación administrativa en materia laboral, sanitaria y de industria. En el Art. 13 se recoge que la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo podrá informar y formular propuestas en relación a la coordinación específica de actuaciones desarrolladas por las Administraciones Públicas en materia laboral, así como a la coordinación general entre las mismas en materia laboral, sanitaria y de industria.

Asimismo, la Ley 42/97, ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dice en su Art. 15 que se garantizará la eficacia de las funciones de inspección haciendo efectivos los principios generales de colaboración, coordinación y cooperación a través de dos órganos de articulación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, es decir, la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales y las Comisiones Territoriales en materia de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

En tal sentido, también citaremos la Instrucción conjunta de los M^{os} de Trabajo, Asuntos Sociales e Interior, de 15/2/94, sobre colaboración de la Inspección de Trabajo con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

La nueva normativa de prevención de riesgos laborales y la posible ratificación por España, y entrada en vigor en nuestro país, del convenio de la OIT adoptado en Ginebra el 22/10/96, relativo a la **Inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar**, que conllevará la inspección de los barcos a intervalos máximos de 3 años, o anualmente, si es factible, impondrá todavía mayor carga a las actuaciones de control de la Inspección de Trabajo en el mundo marítimo.

Aunque, en principio, dicho convenio es sólo aplicable a los buques de navegación marítima destinados con fines comerciales al transporte de mercancías o pasajeros mayores de 500 gt, está previsto que se aplique también a los buques dedicados a la pesca marítima comercial, si las autoridades lo consideran realizable.

En el Art. 2 de este convenio se establece una **autoridad central de coordinación** encargada de coordinar las inspecciones sobre las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

La Recomendación de OIT relativa a la inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, también adoptada el 22/10/96, determina asimismo que la autoridad central de coordinación adopte las medidas adecuadas

para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupan de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

Por todo lo anteriormente expuesto, pensamos que el establecimiento de mecanismos generales de coordinación para la realización de inspecciones en los barcos sería positivo para conseguir la colaboración que se pretende de la flota y para obtener una buena implantación de la normativa de prevención de riesgos en este sector.

Dicha coordinación debería comprometer, especialmente, las actuaciones de control de: la Inspección de Trabajo, de la Inspección Marítima, de la Guardia Civil del Mar y la de otros organismos capaces de generar inspecciones sobre las condiciones de trabajo en el ámbito marítimo pesquero.

Parecería que la propia Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, por su estructura y cometidos, fuese el foro idóneo de articulación de esa coordinación. La composición de dicha Comisión, con participación de la Administración General del Estado, de las CC.AA y de los interlocutores sociales, permitiría instaurar un esquema de coordinación eficaz, tanto a nivel nacional como autonómico, que obviara los inconvenientes antes aludidos.

Concluyendo; creemos que la dispersión de competencias entre los distintos Departamentos Ministeriales, no ayudan a un control eficaz de la normativa de obligado cumplimiento, además del consiguiente gasto económico y falta de eficacia de la acción y por tanto sería preciso establecer un sistema concreto coordinado por el INSHT, con la participación de: la Dirección General de la Inspección de Trabajo, Sanidad Exterior, Instituto Social de la Marina, Dirección General de la Marina Mercante y Comunidades Autónomas.

CAPÍTULO VII.- CONCLUSIONES

CAPÍTULO VII.- CONCLUSIONES.

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales y sus normas de desarrollo constituyen un ordenamiento moderno, adaptado a los países de nuestro entorno y, teóricamente eficaz para la consecución de los niveles de protección de los trabajadores frente a los riesgos derivados del trabajo. Se trata de una legislación, donde la prevención de dichos riesgos se antepone a cualquier otro planteamiento y, precisamente, tal aspecto, el prevencionista, es uno de los elementos principales que la diferencian de la normativa que ha venido a sustituir.

La normativa anterior, constituida por la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Ordenanzas Laborales del sector marítimo, Ley 8/1988, etc., eran, de todos modos instrumentos válidos, - obviamente no tan actualizados como los presentes -, que de haberse aplicado convenientemente por todos los implicados, Administración, empresarios, trabajadores, etc., hubieran permitido unos resultados, en cuanto a la accidentabilidad marítima, mucho más aceptables que los conseguidos.

Al hablar de prevención de riesgos es inevitable hacer la correlación con la seguridad laboral. En el mundo marítimo, el término seguridad laboral abarca un amplio espectro de normas, que incluyen todas las correspondientes a la seguridad de la vida humana en el mar, y que deben ser tenidas en cuenta a la hora de establecer esquemas prevencionistas y de seguridad en el trabajo de la industria marítima.

El sector marítimo arroja uno de los mayores índices de siniestralidad de las actividades laborales de nuestro país. Debido a ello, y a las particularidades diferenciadoras del trabajo en la mar, a las que hemos hecho amplia referencia en el estudio, pensamos que el tratamiento administrativo y normativo correspondiente a este medio debe continuar siendo **específico y su evolución puntualmente observada.**

La nueva normativa, conlleva una mayor carga organizativa para las empresas en todos los aspectos y una implicación muy directa de los trabajadores, en la acción preventiva de las mismas. Para asimilar mejor esta situación, pensamos que serían precisas **campañas concretas de divulgación**, información y concienciación sobre la LPRL aplicada al ámbito marítimo.

La adopción de los servicios de prevención y la formación son los aspectos claves que hay que resolver. En relación a los primeros, y en líneas generales, creemos que el recurso a los servicios de prevención mancomunados para su aplicación a la actividad de la pesca artesanal y litoral, constituiría un sistema viable y adecuado para el tipo de organización empresarial, articulada a través de Cofradías y, sobre todo, **integradora** de la actividad preventiva. En tal sentido, somos conscientes de que la apelación a los servicios de prevención ajenos, que representan las Mutuas, en el desempeño de sus nuevas atribuciones, puede ser una elección más cómoda para este colectivo, aunque desde nuestro punto de vista menos eficaz.

La **formación** en materia de prevención de riesgos, debería ser preceptiva para todos los puestos de trabajo a bordo, aunque con diferentes niveles. El nivel elemental, debería contener aspectos formativos específicos del puesto de trabajo, así como otros más generales, relacionados con la actividad preventiva y la promoción de la cultura de la limpieza, el orden, los comportamientos seguros, etc., aspectos estos, considerados como funciones básicas en la presente normativa.

El Instituto Social de la Marina, realiza ya determinadas funciones en materia de vigilancia y control de la salud, tales como el Reconocimiento Médico Previo al Embarque, informatización de anamnesis clínicas, Servicio Radio-Médico, funcionamiento del B/H "Esperanza del Mar" en el Banco Canario Sahariano, campañas médicas preventivas, centros médicos en el extranjero, campañas concretas de asistencia médica embarcada para buques atuneros, etc. Debido a ello, y a su estructura geográfica en toda la costa española,

pensamos que este Organismo podría estructurarse para poder ofrecer gratuitamente al sector marítimo este servicio de Vigilancia y Control de la Salud, para lo que requeriría pocos cambios estructurales.

La mayoría de los buques de pesca existentes en nuestro país, quedan fuera del ámbito de aplicación del R.D. 1216/97 sobre Seguridad y Salud en el Trabajo a Bordo de los Buques de Pesca. Igualmente, el resto de los buques españoles están desprovistos de una normativa específica, aunque se espera que en el futuro pueda transponerse a la legislación española normativa comunitaria e internacional pendiente de su entrada en vigor. Por lo tanto, debe entenderse que continua en vigor el título II de la OGSHT/71, para estos casos.

Todas las actuaciones administrativas que se lleven a cabo como consecuencia de la aplicación de la LPRL al sector marítimo, deberían ir apoyadas por una **acción inspectora laboral sistemática**, que observaría la obligada necesidad de coordinarse con otras inspecciones marítimas. Sería de desear, igualmente, la **coordinación administrativa** para todos los demás aspectos laborales marítimos, que como se ha indicado, adolecen en la actualidad de dispersión y falta de integración.

Madrid, Mayo 1998

ANEXOS

ANEXO I

MANDATO DEL GRUPO DE TRABAJO

La Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo ha acordado la creación de un **Grupo de Trabajo** temporal para el estudio de la problemática de la "**Aplicación de la Normativa de Seguridad y Salud en el Trabajo en el Sector Marítimo-Pesquero**", con el siguiente mandato:

1. Estudio de la información existente sobre las condiciones de trabajo en el sector marítimo-pesquero.
2. Propuesta de líneas de investigación para la mejora de las condiciones de trabajo en el sector.

Según lo dispuesto en el artículo 24 del Reglamento de Régimen Interno de la Comisión Nacional, se acuerda que la **composición del Grupo** esté formada por **tres representantes** de cada uno de los grupos que componen la Comisión Nacional.

El Grupo de Trabajo designará un Presidente, un Secretario y establecerá su calendario de actividades.

ANEXO II

FLOTA PESQUERA:

DISTRIBUCIÓN POR COMUNIDADES

AUTÓNOMAS Y PUERTOS LOCALES

COMUNIDAD AUTONOMA : ANDALUCIA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ADRA	67	2.468,76	7.624,07
ALMERIA	136	5.693,04	17.353,93
CARBONERAS	68	2.469,15	7.580,72
GARRUCHA	73	2.170,53	6.722,96
ROQUETAS DE MAR	38	232,39	1.748,51
ALMERIA	382	13.033,87	41.030,19

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ALGECIRAS	142	5.630,79	15.792,00
BARBATE	149	4.612,34	17.020,29
CADIZ	70	18.917,36	36.880,03
CONIL	101	411,17	1.743,28
CHIPIONA	39	122,19	745,27
LA ATUNARA	0	0,00	0,00
LA LINEA	140	542,40	2.106,29
PUERTO DE SANTA MARÍA	40	2.072,25	6.406,94
PUERTO REAL	4	10,63	50,71
ROTA	50	83,66	336,61
SAN FERNANDO	54	95,39	1.078,20
SANLUCAR DE BARRAMEDA	168	2.142,95	12.843,25
TARIFA	105	686,84	4.867,75
CADIZ	1.062	35.327,97	99.870,62

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ALMUÑECAR	1	0,78	7,35
CASTELL DE FERRO	0	0,00	0,00
MOTRIL	79	2.792,15	7.321,97
GRANADA	80	2.792,93	7.329,32

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
EL PALO	0	0,00	0,00
ESTEPONA	123	779,29	3.846,12
FUENGIROLA	101	522,54	2.753,21
LA CARIHUELA	2	0,78	10,29
MALAGA	142	3.523,47	10.475,09
MARBELLA	61	396,86	2.103,48
NERJA	0	0,00	0,00
RINCON DE LA VICTORIA	0	0,00	0,00
TORRE DEL MAR	2	12,43	94,08
VELEZ-MALAGA	125	1.213,29	5.389,66
MALAGA	556	6.448,66	24.671,93

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
AYAMONTE	81	2.087,32	8.090,80
HUELVA	87	17.502,31	39.467,95
ISLA CRISTINA	208	5.4341,63	23.125,76
LEPE	96	2.045,10	8.816,23
PALOS DE LA FRONTERA	3	34,63	452,76
PUNTA UMBRIA	120	4.566,57	16.370,51
HUELVA	595	31.670,56	96.324,01

COMUNIDAD AUTONOMA: ASTURIAS

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
AVILES	62	6.515,38	12.333,95
BAÑUGUES	4	4,10	62,47
BARCIA	0	0,00	0,00
BUSTIO	13	112,51	826,13
CANDAS	8	33,21	165,37
CASTROPOL	0	0,00	0,00
CELORIO	0	0,00	0,00
CUDILLERO	86	583,12	4.509,86
EL PUNTAL	1	0,83	11,02
FIGUERAS	10	228,16	539,47
GIJON	74	1.477,88	4.483,42
LASTRES	33	520,76	2.398,98
LUANCO	39	90,77	902,50
LUARCA	50	523,72	2.596,69
LLANES	13	102,44	628,40
NIEMBRO	5	6,20	71,29
ORTIGUERA	2	2,27	25,72
OVIRANA	11	18,51	183,74
PUERTO DE VEGA	30	640,35	1.584,62
RIBADESELLA	12	112,99	583,57
ESTEBAN DE PRAVIA	9	9,51	122,00
AN JUAN DE LA ARENA	60	106,47	1.490,48
TAPIA DE CASARIEGO	16	453,76	1.181,84
TAZONES	18	26,28	354,97
VIAVELEZ	15	194,62	658,54
ASTURIAS	571	11.763,84	35.716,03

COMUNIDAD AUTONOMA : CANARIAS

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
AGAETE	1	6,60	99,22
ARGUINEGUIN	97	392,53	2.975,03
ARRECIFE DE LANZAROTE	245	5.873,70	14.886,24
CALETA DE SEBO (GRACIOSA)	0	0,00	0,00
CASTILLO DEL ROMERAL	0	0,00	0,00
CORRALEJO	9	68,38	261,64
GRAN TARAJAL	13	45,79	327,78
JANDIA	1	1,19	11,76
LA GRACIOSA	19	24,10	185,15
LAS PALMAS	320	50.829,21	101.756,56
MARCELINA	0	0,00	0,00
MOGAN	29	158,77	952,51
MORRO JABLE	4	11,21	115,38
PUERTO DEL ROSARIO	182	558,56	2.866,18
SAN NICOLAS DE TOLENTINO	2	3,04	22,78
YAIZA	0	0,00	0,00
LAS PALMAS	922	57.968,08	124.460,23

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
PUERTO DE SANTIAGO	44	157,78	1.087,65
PUERTO NAOS	0	0,00	0,00
PUNTA HIDALGO	11	6,51	57,32
SAN ANDRES	3	38,65	191,09
SANTA CRUZ DE LA PALMA	55	121,72	720,19
STA.CRUZ TENERIFE	112	2.533,31	7.475,40
SAUZAL	1	0,47	0,00
SUACES	0	0,00	0,00
TAZACORTE	26	172,33	793,00
TIJARAFE	0	0,00	0,00
VALLE GUERRA	6	4,18	46,29
VALLE DE GRAN REY	14	46,17	196,20
TENERIFE	640	4.140,82	16.840,93

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ARICO	8	31,31	257,96
BARLOVENTO	0	0,00	0,00
BUEMPASO	0	0,00	0,00
BUENAVISTA	8	6,62	41,15
CANDELARIA	4	3,17	12,49
EL MEDANO	14	16,28	83,03
EL PRIX	25	25,31	228,52
FUENCALIENTE	1	1,05	11,02
GARACHICO	18	13,80	99,93
GARAFIA	0	0,00	0,00
GUIA ISORA	8	5,48	24,96
GUIMAR	8	22,74	141,84
GOMERA	18	147,08	547,52
HIERRO	65	124,98	909,78
ICOD	37	49,38	330,68
LA CALETA	0	0,00	0,00
LA RESTINGA	2	1,18	11,75
LAS GALLETAS	9	15,74	52,89
LOS CRISTIANOS	74	493,38	2.722,24
LOS GIGANTES	0	0,00	0,00
LOS REALEJOS	0	0,00	0,00
LOS SILOS	2	1,00	8,82
MAZO	0	0,00	0,00
PLAYA ALCALA	29	59,16	437,26
PLAYA DE SAN JUAN	6	6,75	58,79
PLAYA SAN MARCOS	1	1,72	5,14
PUERTO DE LA CRUZ	31	33,57	288,02

COMUNIDAD AUTONOMA : CANTABRIA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
CASTRO URDIALES	37	609,13	2.681,23
COLINDRES	18	2.196,88	4.959,03
COMILLAS	10	93,47	695,30
LAREDO	27	1.722,11	4.110,07
REQUEJADA	0	0,00	0,00

SAN VICENTE DE LA BARQUERA	30	1.279,19	3.943,99
SANTANDER	66	5.050,31	11.013,90
SANTOÑA	59	3.258,92	8.565,64
SUANCES	11	103,29	709,98
SANTANDER	258	14.313,30	36.679,14

COMUNIDAD AUTONOMA : CATALUÑA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ARENYS DE MAR	105	2.339,79	8.994,0
BADALONA	88	349,59	1.870,42
BARCELONA	93	3.790,47	13.794,66
CALELLA DE LA COSTA	11	20,40	210,19
CASTELLDEFELS	0	0,00	0,00
MALGRAT	2	1,55	0,00
MATARO	36	327,67	1.533,86
MONGAT	60	85,95	666,50
PINEDA	2	1,27	11,02
SAN POL DE MAR	18	29,26	291,75
SITGES	27	44,39	636,47
VILANOVA I LA GELTRU	108	2.268,75	9.190,26
VILASAR	0	0,00	0,00
BARCELONA	550	9.259,09	36.779,13

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
AMETLLA DE MAR	80	2.940,22	12.521,33
AMPOLLA	39	350,76	1.812,45
AMPOSTA	0	0,00	0,00
CALAFELL	16	247,52	721,00
CAMBRILS	66	1.846,24	8.120,17
CASAS DE ALCANAR	17	434,74	1.766,91
DELTEBRE	20	87,84	815,06
CARLOS DE LA RAPITA	157	4.731,49	18.922,27
TARRAGONA	90	4.129,78	16.001,55
TORREDEMBARRA	12	118,03	577,68
TORTOSA	22	40,63	118,33
TARRAGONA	519	14.927,25	61.376,75

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
BLANES	72	1.813,55	8.833,86
CADAQUES	24	27,39	249,86
ESTARTIT	28	31,18	368,93
LA ESCALA	55	170,73	1.344,19
LLANSA	35	1.120,56	4.168,12
LLORET DE MAR	11	12,91	171,23
PALAMOS	120	3.795,90	14.510,14
PORT DE LA SELVA	50	1.311,60	5.699,83
ROSES	120	3.434,02	15.475,23
SAN FELIU DE GUIXOLS	34	729,00	2.799,55
SAN PEDRO PESCADOR	1	0,49	1,47
TOSSA DE MAR	18	14,78	123,43
GERONA	568	12.462,11	53.745,84

COMUNIDAD AUTONOMA : BALEARES

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA (KW)
ALCUDIA	39	365,56	2.230,68
ANDRAITX	25	303,64	1.462,61
CALA-RATJADA	44	432,78	2.239,48
CIUDADELA	34	402,55	2.381,34
COLONIA SAN JORGE	67	154,47	1.726,40
FORMENTERA	48	163,24	976,00
FORNELLS	26	43,24	714,35
IBIZA	71	438,77	2.342,31
MAHON	94	376,06	2.257,75
PALMA DE MALLORCA	102	1.884,41	7.304,98
POLLENSA	18	46,77	518,16
PORTO COLOM	31	171,55	1.086,26
PORTO CRISTO	27	51,91	717,28
SAN ANTONIO ABAD	57	139,96	1.383,17
SANTAÑY	26	216,86	945,15
ESTANYOL	0	0,00	0,00
SOLLER	20	576,50	1.725,00
BALEARES	729	5.768,27	30.010,92

COMUNIDAD AUTONOMA : GALICIA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA (KW)
ALDAN-HIO	111	529,19	2.905,34
ARCADE	165	89,27	573,92
BAYONA	182	392,19	2.902,27
BOUZAS	8	5,08	62,46
BUEU	212	1.278,14	8.977,78
CAMBADOS	501	3.816,89	17.329,92
CAMPELO	55	33,22	352,03
CANGAS	215	1.294,26	6.556,75
CARRIL	122	131,16	1.554,34
COMBARRO	74	312,59	1.619,90
DARBO	0	0,00	0,00
EL GROVE	524	3.705,66	19.113,62
ISLA DE AROSA	659	3.028,98	16.679,39
LA GUARDIA	184	10.955,59	23.624,88
MARIN	134	20.156,15	29.511,58
MEIRA	6	18,82	183,01
MOANA	306	2.052,26	10.623,38
PANJON	12	14,22	138,15
PONTEVEDRA	74	38,40	399,80
PORTONOVO	87	1.099,58	4.614,20
RAJO	45	529,39	2.534,22
REDONDELA	381	831,49	5.243,02
RIANJO	775	3.606,91	19.011,44
SAN ADRIAN	26	16,79	46,28
SANJENJO	37	32,39	304,20
TEIS-CHAPELA	0	0,00	0,00

TUY	1	0,87	11,02
VILLAGARCIA	16	3.754,23	5.597,74
VILLAJUAN	113	787,99	4.165,86
VILLANUEVA	289	933,11	5.500,31
VIGO	240	93.403,53	129.747,89
PONTEVEDRA	5.554	152.848,35	319.884,70

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
BARQUERO-BARES	15	57,16	324,85
BURELA	142	13.870,24	29.399,11
CILLERO	77	10.091,61	21.953,65
FOZ	16	766,46	2.102,82
RIBADEO	20	306,04	890,05
RINLO	1	0,45	0,00
SAN CIPRIAN	16	440,42	1.021,63
VICEDO	9	26,11	166,84
VIVERO	5	690,89	1.403,11
LUGO	301	26.249,38	57.262,06

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ARES	25	219,77	953,98
BARALLOBRE	8	20,18	122,73
BETANZOS	0	0,00	0,00
CABO DE CRUZ -BOIRO	280	2.572,72	11.298,04
CAMARIÑAS	189	761,62	3.801,97
CAMELLE	131	242,17	1.618,27
CARAMIÑAL	273	2.360,70	10.202,19
CARIÑO	54	1.798,45	4.812,70
CARREIRA-AGUIÑO	119	521,17	2.384,91
CAYON	21	137,36	701,90
CEDEIRA	103	1.687,81	6.126,05
CORCUBION	59	773,03	2.199,08
CORME	36	485,06	1.484,65
CORRUBEDO	3	1,59	8,81
EL FERROL	37	437,94	1.232,51
EL PINDO	13	29,74	202,84
ESPASANTE	36	647,19	1.516,27
FINISTERRE	115	1.022,29	4.085,69
LA CORUÑA	231	21.688,93	43.519,92
LAGE	62	551,96	2.473,90
LIRA-CARNOTA	34	94,79	896,65
LORBE	19	104,02	690,88
MALPICA DE BERGANTIÑOS	142	7.916,69	16.721,06
MERA-OLEIROS	16	213,43	1.040,73
MIÑO	74	33,47	16,17
MUGARDOS	24	68,12	422,60
MUGIA	95	1.689,76	5.028,81
MUROS	169	2.605,19	7.257,15
NOYA	761	806,52	3.181,95
PALMEIRA	10	4,41	52,17
PORTOSIN	91	1.264,99	4.188,67
PUENTEDEUME	16	181,69	981,95

PUERTO DEL SON	130	269,29	1.701,34
REDES	1	1,52	14,70
SADA	48	1.015,63	3.588,93
STA. EUGENIA RIVEIRA	539	28.084,78	52.798,11
STA. MARTA ORTIGUEIRA	2	0,92	8,82
SIERRA DE OUTES	0	0,00	0,00
LA CORUÑA	3.966	80.314,90	197.337,10

COMUNIDAD AUTONOMA : MURCIA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
AGUILAS	110	1.464,05	7.642,38
CARTAGENA	87	1.707,90	5.435,25
MAZARRON	72	1.129,03	5.833,58
SAN PEDRO DEL PINATAR	182	703,52	4.032,04
MURCIA	451	5.004,50	22.943,25

COMUNIDAD AUTÓNOMA:PAIS VASCO

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ALGORTA.	0	0,00	0,00
ARMINTZA	2	20,07	110,25
BERMEO	128	45.003,03	79.884,81
BILBAO	0	0,00	0,00
CIERVANA	4	43,50	170,51
ELANCHOVE	8	530,72	1.420,74
LAS ARENAS	0	0,00	0,00
LEQUEITIO	25	1.710,16	4.815,68
MUNDACA	9	87,24	378,51
ONDARROA	76	12.843,59	29.458,72
PLENCIA	13	46,34	476,99
PORTUGALETE	1	3,04	29,40
SANTURCE	14	406,62	1.264,18
VIZCAYA	280	60.69431	118.009,79

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
BIDASOA	0	0,00	0,00
DEVA	0	0,00	0,00
FUENTERRABIA	53	4.240,88	14.527,24
GUETARIA	40	3.537,33	11.925,33
MOTRICO	13	945,94	2.332,87
ORIO	21	1.769,08	6.336,41
PASAJES	54	15.278,08	30.141,57
RENTERIA	0	0,00	0,00
SAN SEBASTIAN	28	881,53	2.742,98
ZARAUZ	0	0,00	0,00
ZUMAYA	1	2,22	18,37
GUIPUZCOA	210	26,655,06	68,024,77

COMUNIDAD AUTONOMA : C. VALENCIANA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
ALICANTE	27	213,98	882,70
ALTEA	35	2.432,43	6.434,13
BENIDORM	7	8,19	113,18
CALPE	37	2.768,80	7.834,31
CAMPELLO	15	254,69	854,05
DENIA	53	1.793,76	5.906,40
GUARDAMAR DEL SEGURA	22	202,64	1.207,58
ISLA DE TABARCA	9	25,08	252,82
JAVEA	20	780,05	2.323,31
MORAIRA	9	25,02	247,67
SANTA POLA	98	5.514,72	16.979,14
TORRELAMATA	0	0,00	0,00
TORREVIEJA	29	582,82	2.038,12
VILLAJYOYOSA	51	3.438,61	9.887,17
ALICANTE	412	18.040,79	54.960,58

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
BENICARLO	49	1.949,15	7.063,26
BURRIANA	55	1.884,80	6.195,92
CASTELLON	126	6.370,44	23.513,90
MONCOFAR	0	0,00	0,00
PEÑISCOLA	46	2.175,96	7.084,62
TORRENOSTRA	0	0,00	0,00
VINAROZ	52	1.835,76	7.675,53
CASTELLON	328	14.216,11	51.533,23

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
CULLERA	97	862,49	5.327,85
GANDIA	114	1.672,70	7.704,0
OLIVA	0	0,00	0,00
PERELLO	0	0,00	0,00
PERELLONET	0	0,00	0,00
SAGUNTO	32	170,60	1.269,3
VALENCIA	58	1.256,60	4.842,0
VALENCIA	301	3.962,39	19.143,2

CIUDADES AUTONOMAS: CEUTA Y MELILLA

PROVINCIA / PUERTO BASE	N.BUQUES	ARQUEO GT	POTENCIA(KW)
CEUTA	62	3.346,52	8.963,25
MELILLA	9	474,99	1.289,18

ANEXO III

DESARROLLO NORMATIVO ACTUALIZADO

DE LAS DIRECTIVAS COMUNITARIAS

DE SALUD LABORAL