

TEMA 14

SEGURIDAD Y SALUD EN LOS TRABAJOS A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA: PRINCIPALES RIESGOS. EL REAL DECRETO 1216/1997, DE 18 DE JULIO. REAL DECRETO 618/2020, DE 30 DE JUNIO, POR EL QUE SE ESTABLECEN MEJORAS EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO. GUÍA TÉCNICA DEL INSST PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS RELATIVOS A LA UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES DE PESCA

La FAO (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura) estima que hay aproximadamente 39 millones de pescadores trabajando a bordo de 4,56 millones de buques pesqueros dedicados a la pesca de captura. Si bien no se dispone de cifras exactas, según estimaciones prudentes las muertes en el sector pesquero han aumentado a más de 32.000 personas al año. El número de pescadores lesionados o que padecen enfermedades relacionadas con el trabajo es mucho más elevado. Muchos países desarrollados permanecen por encima de la tasa de mortalidad del sector pesquero de 80 muertes por 100 000 pescadores al año, estimada por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 1999.

La pesca, incluyendo la acuicultura, es una actividad ardua y peligrosa. En España más de 40.000 personas trabajan en este sector, que presenta un índice de incidencia de accidentes de trabajo que duplica la media nacional y registra 10 veces más accidentes mortales que el resto de las actividades.

Las personas trabajadoras del sector pesquero están expuestas a riesgos de muy diversa índole: riesgos de la propia navegación, riesgos de trabajar en una plataforma en continuo movimiento y en un ambiente que a menudo es hostil, riesgos de trabajar con maquinaria peligrosa, exposición continua a ruido y vibraciones, carga física elevada, exposición a agentes físicos, químicos y biológicos, etc.

En vista de la elevada siniestralidad en el sector de la pesca y las duras condiciones de trabajo, Europa consideró la necesidad de adoptar la **Directiva 93/103/CE**, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, traspuesta al ordenamiento jurídico español a través del **real decreto 1216/1997**, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

En 2002, la OIT puso en marcha un debate a escala mundial sobre la conveniencia de actualizar las normas internacionales para el sector de la pesca, con el fin de garantizar a las personas trabajadoras de una protección adecuada a nivel mundial. Ese debate dio lugar a la adopción del **Convenio número 188, sobre el trabajo en la pesca de 2007**.

En el caso de los países de la Unión Europea, las organizaciones empresariales representativas y de las personas trabajadoras del sector pesquero europeo alcanzaron el 21 de mayo de 2012 un acuerdo para incorporar buena parte del contenido del Convenio 188 al acervo comunitario. Ello dio lugar a la **Directiva (UE) 2017/159¹**, traspuesta al ordenamiento jurídico español a través del

¹ de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la

Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

1. PRINCIPALES RIESGOS

Esta parte trata de sintetizar los riesgos más generales en los buques de pesca, resaltando aquellos que tienen como consecuencia la siniestralidad mortal, se escapa del objetivo indicar los riesgos de índole más específica por tipo de buque y arte de pesca, donde la casuística y las particularidades que se dan se multiplican.

En un buque de pesca se dan prácticamente todos los riesgos recogidos en los documentos de referencia del INSST² (ver tabla 1), lo que pone de manifiesto la complejidad que tiene un buque de pesca y de sus instalaciones como centro de trabajo: *la cámara de máquinas* con motores de gran potencia instalada, generadores eléctricos, equipos a presión, sistemas auxiliares, etc.; *la cubierta* donde se realizan trabajos con las artes de pesca a la intemperie, en ocasiones con condiciones meteorológicas adversas. *El parque de pesca y las bodegas de pescado*, donde se procesa y almacena el pescado, etc. Y a todo ello hay que añadir que el buque es una plataforma en continuo movimiento.

Entre los riesgos detrás de la siniestralidad mortal en el sector de la pesca, hay que destacar por un lado aquéllos que están relacionados con los **accidentes de tipo operacional**³, siendo los principales el **riesgo de caída al mar** (trabajadores arrastrados por el arte durante las maniobras de pesca), y el **riesgo por golpes o atrapamiento por elementos en tensión** (principalmente por los elementos que componen el arte de pesca).

Y por otro lado, los riesgos asociados al **accidente marítimo**, que son aquellos que afectan a la totalidad del centro de trabajo, es decir a todo el buque, y en el que se ven todos los pescadores afectados. Entre ellos destacan el **riesgo de zozobra**⁴, el **riesgo de varada, abordaje o colisión**⁵, y el **riesgo de incendio o explosión**.

En algunos de los riesgos incluidos en la tabla 1 se ha incluido el enlace a un vídeo para facilitar así su comprensión.

Tabla 1: Principales riesgos en el sector de la pesca

Riesgo	Ejemplos/Causas.
FEGAPESCA , Audiovisuales formación PRL	
1 a Caídas a distinto nivel Pesca: Caídas a distinto nivel	Caídas por escotillas abiertas Subida/bajada por escaleras. Trabajos en altura.
1 b Caída al mar	Al embarcar o desembarcar las personas del buque.

Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche).

² [Procedimiento de evaluación de riesgos](#), [Clasificación de riesgos laborales](#), [Evaluación de Riesgos Laborales](#).

³ Incidente donde resultan afectadas una o más personas, en relación con las operaciones del buque.

⁴ pérdida de estabilidad total del buque a consecuencia de una vía agua, condiciones meteorológicas adversas, corrimiento de carga, etc. provocando su vuelco o hundimiento.

⁵ golpe de un buque contra al fondo marino, otro buque u objeto externo respectivamente.

Temas específicos del Proceso Selectivo para ingreso en la Escala de Titulados Superiores del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, O.A., M.P. (INSST).

Parte 2: "Seguridad en el trabajo".

V. abril 2025.

<p>Pesca: Caída al agua</p>	<p>Realización de trabajos próximos a la borda o sobre ella</p> <p>Arrastre del trabajador al mar por los aparejos de pesca o la red. En operaciones de largado o virado.</p> <p>Golpes de mar o movimientos del buque.</p>
<p>2 Caídas al mismo nivel</p> <p>Pesca: Caídas al mismo nivel</p>	<p>Superficies deslizantes (por restos de pescado, derrames fluido hidráulico/combustible, embarques de agua).</p> <p>Obstáculos, estructurales del propio buque (falca de puertas, refuerzos, válvulas, etc.) y otros elementos (como cabos, tuberías, elementos del arte de pesca, etc).</p> <p>Visibilidad reducida.</p> <p>Movimientos del buque.</p> <p>Golpes de mar.</p>
<p>3 Caída de objetos por desplome</p>	<p>Apilamiento Cajas de pescado, pertrechos, etc.</p>
<p>4 Caída de objetos por manipulación</p> <p>Pesca: Caídas de objetos por manipulación</p>	<p>Cajas de pescado. Manipulación manual de cargas.</p> <p>Manipulación de la pasarela de embarque.</p> <p>Manipulación puertas de arrastre.</p>
<p>5 Caída de objetos desprendidos</p> <p>Pesca: Caída objetos desprendidos</p>	<p>Puesta en marcha intempestiva o imprevista de los equipos de trabajo, grúas: operaciones de carga y descarga (objetos suspendidos). Y otros equipos de elevación (Izado de aparejos de pesca)</p> <p>Objetos mal trincados movidos por el propio movimiento del buque.</p>
<p>6 Cortes y pinchazos por pisadas sobre objetos</p> <p>Pesca: Pisadas sobre objetos</p>	<p>Pisadas sobre objetos tales como herramientas, repuestos, partes componentes de los artes de pesca (anzuelos, alambres), útiles para manejo de capturas.</p>
<p>7 Golpes contra objetos inmóviles.</p>	<p>Obstáculos: equipos de cubierta y sus partes salientes.</p> <p>Todo lo expuesto anteriormente para caídas al mismo nivel.</p>
<p>8 Golpes con elementos móviles</p>	<p>Golpes por elementos en tensión o en movimiento (pastecas, aparejos, cabos, puertas de arrastre etc.) la propia red con las capturas.</p> <p>Tensión súbita de los elementos, latigazos, aplastamientos.</p>
<p>9 Golpes por objetos o herramientas</p> <p>Pesca: Golpes o cortes por objetos</p>	<p>Golpes con herramientas durante las labores de mantenimiento del buque.</p> <p>Máquinas de taller: corte, Fresadora, etc.</p> <p>Con útiles utilizados en las zonas de procesamiento del pescado.</p>
<p>10 Proyección de fragmentos o partículas</p> <p>Pesca: Proyección de fragmentos</p>	<p>Suministro de combustible al desconectar la manguera</p> <p>Rotura de elementos en tensión (fragmentos)</p> <p>Operaciones en taller (ejemplo: esmerilado, fresado, etc.), soldadura, baldeo de cubiertas con agua a presión, durante la manipulación del arte, procesamiento del pescado, etc.</p> <p>Proyección de fluidos a presión (fluido hidráulico, combustible).</p>
<p>11 Atrapamientos por o entre objetos</p>	<p>Durante la carga y descarga al eslingar.</p> <p>Por movimiento de objetos mal trincados.</p>

Temas específicos del Proceso Selectivo para ingreso en la Escala de Titulados Superiores del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, O.A., M.P. (INSST).

Parte 2: "Seguridad en el trabajo".

V. abril 2025.

	<p>Atrapamiento extremidades por los senos cabos, cable (rodillos, roldana), cadenas, etc.</p> <p>Elementos móviles de máquinas y maquinillas tanto en cubierta como en cámara de máquinas.</p>
<p>13 Sobreesfuerzos</p> <p>Pesca: Sobreesfuerzos</p>	<p>Pertrecho, manipulación manual de cargas.</p> <p>Colocación de las capturas. (Cajas de pescado)</p> <p>Manipulación del copo (maniobras manuales sobre la red, malletas, cables)</p>
<p>14 Exposición a temperaturas extremas.</p> <p>Pesca: Exposición a temperaturas extremas</p>	<p>Trabajos en bodega de pescado o cámaras frigoríficas.</p> <p>Trabajos en cubierta a la intemperie.</p> <p>Trabajos en cámara de máquinas.</p> <p>La temperatura del agua de mar, en caso de caída.</p>
<p>15 Contactos térmicos.</p> <p>Pesca: Contactos térmicos</p>	<p>Motores, maquinaria, conductos y tuberías con fluidos calientes (combustible, aceite, exhaustación gases de escape, vapor, etc.) cocina</p> <p>Mantenimiento de motores.</p>
<p>16 Contactos eléctricos</p> <p>Pesca: Contactos eléctricos</p>	<p>Trabajos de mantenimiento en la instalación eléctrica del buque: equipos, cableado, etc.</p> <p>Manipulación de cuadros eléctricos.</p> <p>Contactos inadvertidos.</p>
<p>17 Exposición a sustancias tóxicas o nocivas</p> <p>Pesca: Sustancias nocivas</p>	<p>Acceso a espacios confinados del buque. (tanques, bodegas, etc.)</p> <p>Descarga de agente extintor de incendios.</p> <p>Productos de limpieza y otros productos tóxicos existentes a bordo (líquidos inflamables, pinturas, disolventes, combustibles, etc.)</p> <p>Humos del escape del motor, humos del freno de las maquinillas, vapores del petróleo en cámara de máquinas, etc.</p>
<p>19 Exposición a radiaciones</p>	<p>Trabajos en las proximidades de las antenas de radio y de radar.</p> <p>Exposición a la luz solar (UV)</p> <p>Trabajos de soldadura.</p>
<p>20 Explosiones</p> <p>Pesca: Explosión</p>	<p>Durante la toma de combustible, trabajos de soldadura en espacios no desgasificados, formación de atmosferas explosivas (pañol de pinturas, líquido refrigerante, etc.)</p> <p>Almacenamiento de sustancias inflamables cerca de focos de ignición.</p> <p>Equipos a presión.</p>
<p>21 Incendios</p> <p>Pesca: Incendio</p>	<p>Proyección de combustibles líquidos sobre superficies calientes.</p> <p>Incendios de origen eléctrico.</p> <p>Trabajos de soldadura.</p> <p>Tomas de combustible</p> <p>Fugas en cámara de máquinas</p>
<p>25 Causas naturales.</p> <p>Pesca: Causas naturales</p>	<p>Exigencia física de los trabajos (número de horas, trabajos nocturnos, condiciones meteorológicas, largas estancias embarque, etc.)</p>
<p>26 Otros riesgos.</p>	<p>Riesgo de zozobra, inundación o hundimiento.</p>

<i>Accidentes marítimos.</i>	Riesgo de colisión, abordaje o varada. Sin gobierno pérdida de control (fallo del motor principal). Fallo estructural que afecta a la resistencia global del buque.
27 Exposición a ruido y vibraciones Pesca: Ruido	Alto nivel de ruido y vibraciones en los espacios de máquinas. Las vibraciones se transmiten a toda la estructura del buque.
28 Exposición a Agentes biológicos. Pesca: Agentes biológicos Pesca: Causados por seres vivos	Manipulación del pescado y todos los equipos y útiles de captura y procesado. Pesca en zonas endémicas, caladeros africanos, picaduras de mosquito. Riesgos derivados del propio pescado capturado.

2. REAL DECRETO 1216/1997 DE 18 DE JULIO, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS DISPOSICIONES MÍNIMAS DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA

Este real decreto cumple con la obligación de transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la **Directiva 93/103/CE**, la cual establece las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

Objetivo: recoge las medidas y las responsabilidades destinadas a mejorar la salud y la seguridad a bordo de los buques de pesca.

Estructura de la norma: La norma consta de un preámbulo, ocho artículos, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria, tres disposiciones finales y cuatro anexos.

Preámbulo. El real decreto se dicta en desarrollo del artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales (LPRL), que habilita a la adopción de normas reglamentarias en materia de seguridad y salud en el trabajo.

El artículo 1 define el objeto de este real decreto, que es establecer las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca (de eslora igual o superior a 15 metros). También indica la aplicación plena del real decreto 39/1997 (reglamento de los servicios de prevención RSP).

El artículo 2 recoge la **definición** de los siguientes conceptos, relevantes, a efectos de la aplicación del real decreto: buque de pesca, buque de pesca nuevo, buque de pesca existente, buque, trabajador, armador y capitán.

El artículo 3 "*obligaciones generales*". El armador adoptará medidas necesarias para que:

- los buques sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores.
- todo suceso que ocurra en el mar y que afecte la salud y la seguridad de los trabajadores se comunique a la autoridad laboral y se registre en el cuaderno de bitácora.
- el Capitán disponga de los medios que éste necesite para cumplir las obligaciones de este real decreto.
- el trabajador tome en consideración los posibles riesgos que corran los demás trabajadores (apartado 2 artículo 21 LPRL).

- los buques estén conformes a los controles periódicos previstos en la normativa que les sea de aplicación. (véase apéndice 4 de la guía)

El artículo 4 establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los buques, en el anexo I (para buques nuevos o reformados) y el anexo II (para buques existentes).

El artículo 5, incluye más obligaciones por parte del armador, como el deber de velar por el buen **mantenimiento** y la limpieza de los buques, de las instalaciones y de los dispositivos. Teniendo en cuenta lo expuesto en los anexos I a IV.

El artículo 6, trata sobre las **obligaciones en materia de formación e información**. Los trabajadores deben estar informados de una manera comprensible sobre todas las medidas de seguridad y de salud, así como contar con la formación adecuada (artículos 18 y 19 LPRL), en particular sobre la prevención de accidentes, el uso de los medios de salvamento y supervivencia y de lucha contra incendios, uso de los aparejos de pesca y métodos de señalización.

El artículo 7, en este caso también trata sobre la **formación**, pero particularizado **para toda persona que pueda mandar un buque**, indicando que deberá recibir formación adicional sobre prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo, lucha contra incendios y utilización de medios de salvamento y supervivencia, estabilidad y mantenimiento del buque en cualesquiera de las condiciones operativas previsibles, y sobre navegación y comunicación por radio.

El artículo 8 indica que los trabajadores, o sus representantes, deben ser consultados sobre las medidas en materia de seguridad y salud de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18 de la LPRL.

Finalmente se incluyen **varias disposiciones** sobre la entrada en vigor, elaboración y mantenimiento de la guía técnica, derogación normativa, desarrollo normativo, etc.

3. REAL DECRETO 618/2020, DE 30 DE JUNIO, POR EL QUE SE ESTABLECEN MEJORAS EN LAS CONDICIONES DE TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO

Este real decreto cumple con la obligación de transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva (UE) 2017/159, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

En junio de 2007, la OIT adoptó el Convenio número 188, sobre el trabajo en la pesca. El Convenio tiene como objetivo crear un instrumento único y coherente para completar las normas internacionales sobre las condiciones de vida y de trabajo para el sector pesquero. Con tal fin, el Convenio incorpora normas revisadas y actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes aplicables a los pescadores, así como los principios fundamentales consagrados en otros convenios internacionales en el ámbito laboral.

Objetivo: mejorar las condiciones de trabajo de las personas trabajadoras en el sector de la pesca de acuerdo con las disposiciones establecidas en el Convenio núm. 188 de la OIT y en la Directiva 2017/159.

Estructura de la norma: la norma consta de un preámbulo, ocho artículos divididos en cuatro capítulos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, nueve disposiciones finales y dos anexos.

Preámbulo. Este real decreto mejora las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores a bordo de buques pesqueros en lo que respecta a los requisitos mínimos del trabajo a bordo, las

garantías asociadas a la contratación de un pescador, las condiciones mínimas del alojamiento y la alimentación, la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la atención médica, y atañe por igual tanto a los trabajadores, pescadores en este caso, como a los empresarios, identificados en este contexto como armadores. También aborda otros aspectos como, el trabajo nocturno de los menores y la repatriación de los pescadores.

El real decreto se dicta en desarrollo del artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, el cual habilita la adopción de normas reglamentarias en materia de seguridad y salud en el trabajo.

El artículo 1 define el **objeto y el alcance** del real decreto, que no es otro que el de introducir disposiciones laborales y de seguridad y salud en el sector pesquero, con el objetivo de lograr una mejora de las condiciones de trabajo en el sector. Para ello, el real decreto incorpora al ordenamiento jurídico disposiciones de variada índole, en materia de contratación, de tiempo de trabajo, repatriación, alimentación y alojamiento y de protección de la salud y atención médica a los pescadores.

El artículo 2 recoge la **definición** de los siguientes conceptos, relevantes, a efectos de la aplicación del real decreto: operación de pesca, pesca comercial, buque pesquero o buque de pesca, eslora, eslora total, pescador y capitán o patrón.

El artículo 3, en su apartado 1, define el **ámbito de aplicación**: *"todos los pescadores que trabajen sujetos a una relación laboral en cualquier buque pesquero dedicado a la realización de operaciones de pesca comercial y a los empresarios o armadores que reciban la prestación de servicios de los anteriores"*.

En su apartado 2 extiende la aplicación a los **trabajadores autónomos** o por cuenta propia que realicen su actividad en los buques de pesca, embarcados con los trabajadores por cuenta ajena referidos en el apartado anterior, en todo aquello cuyo objetivo sea garantizar **la protección de la seguridad y la salud** en general, incluida la **ordenación del tiempo de trabajo** y las limitaciones al trabajo nocturno de los menores de 18 años y otras actividades prohibidas a los menores.

En cuanto al **artículo 4** regula el derecho de repatriación de los tripulantes.

El artículo 5, en su apartado 1, establece que el armador deberá garantizar el suministro de alimentos y agua potable de calidad y en cantidad suficientes, además deberá garantizar que los alimentos suministrados a bordo sean de un valor nutritivo adecuado.

En su apartado 2, establece que dicho suministro no podrá suponer un coste para el pescador.

El artículo 6 prevé que los alojamientos a bordo de los buques deben tener un tamaño y calidad suficiente y estar equipados de forma adecuada, para el servicio del buque y duración del período en que los pescadores deban vivir a bordo. En particular, se debe abordar los siguientes supuestos: aprobación de los planos de construcción o de transformación de los buques de pesca; mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina; ventilación, calefacción, refrigeración e iluminación; mitigación de ruidos y vibraciones excesivas; ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento; instalaciones sanitarias y procedimiento para responder a las quejas relativas a las condiciones de alojamiento que no sean conformes con los requisitos establecidos en dicho artículo y en el anexo I del real decreto.

El artículo 7 se refiere a las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los alojamientos de determinados buques de pesca, previstas en el anexo I del real decreto. Delimitando el ámbito de aplicación, en concreto, en su apartado 1, prevé que dichas

disposiciones se aplicarán a los buques de pesca con cubierta que se hayan construido con posterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto, teniendo en cuenta las particularidades de la fecha del contrato de construcción o transformación importante, y en ausencia de este el grado de avance en la construcción del buque.

En su apartado 2, prevé la posibilidad de acogerse a determinadas excepciones en la aplicación de determinadas disposiciones del anexo I, y que se encuentran recogidas en su anexo II, para aquellos buques que permanezcan en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones cuando están amarradas en puerto.

El artículo 8 sobre protección de la salud y atención médica en su apartado 1 prevé el derecho de los pescadores a recibir un tratamiento médico en tierra y a ser desembarcado cuanto antes en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves, así como, a recibir protección de su salud y atención médica.

En el apartado 2, se especifica que dicha protección de atención médica incluirá el tratamiento médico, la ayuda y el apoyo material durante el mismo si el pescador ha sido desembarcado en un puerto fuera del país responsable de su protección de seguridad social.

El apartado 3 concreta que el armador se hará cargo de los gastos de asistencia médica hasta que el pescador haya sido repatriado.

El apartado 4 prevé que cuando el trabajador esté cubierto por un sistema de seguridad social que no incluya la protección en casos de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo, ni la indemnización correspondiente por enfermedad o lesión causadas por un accidente de trabajo, la responsabilidad recaerá en el armador.

El apartado 5 concreta que la responsabilidad financiera del armador deberá garantizarse a través de un seguro obligatorio.

Finalmente se incluyen **varias disposiciones** sobre la entrada en vigor, elaboración y mantenimiento de la guía técnica, título competencial, derogación normativa, desarrollo normativo, transposición de la directiva, régimen sancionador, pervivencia con otras disposiciones de seguridad y salud, etc. Cabe destacar la **disposición final primera que incluye la Prohibición de trabajo nocturno a menores de 18 años, considerando este desde las 22:00 hasta las 7:00** y la **disposición final segunda**, que incluye previsiones para el contrato de trabajo de los pescadores: debe ser por escrito, debe estar a bordo, se puede solicitar asesoramiento legal en el momento de la firma, se debe entregar una copia al pescador y se establece el contenido mínimo del contrato (existe un modelo ejemplo en la web del SEPE).

El anexo I recoge las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al alojamiento a bordo de los buques pesqueros, que han sido definidos en el artículo 7 del real decreto.

El anexo II. Excepciones.

4.- GUÍA TÉCNICA DEL INSST PARA LA EVALUACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS RIESGOS RELATIVOS A LA UTILIZACIÓN DE LOS BUQUES DE PESCA.

I parte de la guía (introducción)

II parte de la guía (comentarios al RD 1216/1997)

El Anexo I recoge las disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca nuevos. Este anexo consta de 17 apartados que se resumen a continuación:

1. Navegabilidad y estabilidad. Se incluyen los aspectos a considerar para que el buque se mantenga en buenas condiciones de navegabilidad y dotado de un equipo apropiado.

La información sobre las características de estabilidad, obligatoria en buques de más de 12 m de eslora, viene recogida en dos documentos: el libro de estabilidad (en particular en la parte relacionada con instrucciones al patrón) y el acta de estabilidad (certificado que se expide al pesquero después de superar la prueba de estabilidad y donde figuran los datos técnicos de la estabilidad del buque).

Se recogen las principales medidas para prevenir la zozobra de los buques de pesca (por ejemplo: evitar la sobrecarga, evitar realizar reformas sin autorización, mantener estanco al agua el buque en condición de navegación, etc.)

2. Instalación mecánica y eléctrica. La instalación deberá proyectarse de acuerdo con la normativa de seguridad marítima, en particular en aquellos aspectos mencionados en este R.D y que se desarrollan en mayor detalle en la citada normativa, como, por ejemplo: la fuente de energía eléctrica de emergencia, la ventilación de los espacios de baterías, medidas de seguridad respecto al almacenamiento de las botellas que contengan gases inflamables, etc.

Los equipos de trabajo (por ejemplo: grúas, equipos de tracción de pesca, etc.) deberán estar sometidos a inspecciones periódicas, teniendo en cuenta los comentarios realizados al respecto en la guía técnica del real decreto 1215/1997 de equipos de trabajo.

Deberán probarse frecuentemente y mantenerse en correcto estado de funcionamiento todos los dispositivos electrónicos de navegación.

Los cuadros eléctricos de distribución deberán revisarse periódicamente y mantenerse en correcto estado de funcionamiento, teniendo en cuenta lo establecido en el real decreto 614/2001, sobre riesgo eléctrico.

Se resalta la importancia de los riesgos derivados de las Instalaciones frigoríficas que utilizan refrigerantes tóxicos como el amoníaco.

3. Instalación de radiocomunicación. En muchas ocasiones, las consecuencias de los accidentes sufridos por los pescadores se han visto agravadas por el fallo o el desconocimiento sobre el uso de las instalaciones de radiocomunicación. En este apartado se establecen las condiciones para que una instalación de radiocomunicación esté preparada para establecer contacto con una estación costera. (por ejemplo: titulación del tripulante al mando de las comunicaciones, familiarización con los equipos radio, mantenimiento de las instalaciones, etc.)

4. Vías y salidas de emergencia. Permiten evacuar a las personas desde los alojamientos y lugares de trabajo hasta el punto de reunión. Su número, distribución y dimensiones estará conforme con la normativa específica de seguridad marítima. Éstas deberán ser comprobadas antes de cada salida a la mar, para verificar que están expeditas. Se deberán señalar de acuerdo con el RD 485/1997, teniendo en cuenta las resoluciones de la OMI al respecto.

5. Detección de incendios y lucha contra éstos. El número y tipo de dispositivos de lucha contra incendios necesarios, así como los sistemas de detección y alarma se determinan en la fase de diseño de conformidad con la normativa específica de seguridad marítima. Esta información figurará en el certificado de conformidad de buque de pesca, y en el plano de lucha CI si procede. Además de acuerdo con la evaluación de riesgos realizada se podrán adoptar medidas adicionales.

Los dispositivos de lucha contra incendios (CI) deberían:

- cumplir con la legislación vigente para su comercialización. (reglamento de equipos marinos).
- ser comprobados de manera regular a bordo, en particular antes de la salida al mar.
- estar señalizados conforme al RD 485/1997, teniendo en cuentas las resoluciones de la OMI al respecto.
- ser de fácil acceso y estar listos para su uso inmediato.

La tripulación de los buques de pesca deberá realizar ejercicios/simulacros de lucha CI periódicamente según lo establecido reglamentariamente.

6. Ventilación de los lugares de trabajo. Los espacios de trabajo cerrados del buque dispondrán de una ventilación adecuada y eficaz, para ello se mantendrán en buen estado los sistemas de ventilación. Las medidas preventivas adoptadas para mejorar la calidad del aire interior, como mantener abiertas puertas y ventanas no deben ir en detrimento de otras medidas de seguridad del buque en lo que respecta a su estanqueidad (al agua y contra incendios).

Por otro lado, se indica la importancia desde el punto de vista de riesgos laborales la ventilación de los espacios confinados del buque, así como en aquellos locales que se realicen trabajos en caliente, de pintura, etc.

7. Temperatura de los locales. Se recomienda el uso del Apéndice 4 "Ambiente térmico" de la Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los lugares de trabajo.

Se indica la recomendación de instalar sistemas de climatización y la importancia del aislamiento térmico en los espacios cerrados, mientras que, para trabajos a la intemperie en cubiertas, se indican medidas para combatir tanto el frío como el calor.

8. Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo. En la medida de lo posible los lugares de trabajo cerrados deberán recibir luz natural suficiente. Respecto a la iluminación artificial se incluye una tabla con los valores de iluminancia mínima recomendada para los diferentes espacios de trabajo del buque pesquero. También se recogen una serie de características generales que debe reunir la iluminación (por ejemplo: identificación de obstáculos, evitar deslumbramientos, etc.)

9. Suelos, mamparos y techos. Uno de los accidentes más comunes en la pesca son las caídas como consecuencia de resbalones o pérdidas de equilibrio, de ahí la importancia de las características antideslizantes del suelo, el mantenimiento del orden y la limpieza.

Todas las superficies permitirán que puedan limpiarse y mantenerse en condiciones higiénicas.

Se dispondrán de aislamientos acústicos/térmicos en las superficies habida cuenta el tipo de tareas que se realicen y las condiciones de ruido y temperatura.

10. Puertas. Las puertas que formen parte de las vías de evacuación deben ir convenientemente señalizadas y podrán abrirse fácilmente desde ambos lados.

Las puertas estancas deben poder asegurarse tanto en posición de cierre como de apertura para evitar golpes a la tripulación.

Las puertas correderas operadas remotamente deben tener una señal acústica y visual.

11. Las vías de circulación y zonas peligrosas, deberán disponer de barandas, barandillas, asideros, etc. que permitan proteger a la tripulación y desplazarse con seguridad por el buque. Se incluyen las características (altura, separación de barras, norma técnica de referencia, etc.) de las barandillas que deben instalar los buques de pesca para evitar caídas de las personas

entre las diferentes cubiertas o al mar, así como la protección temporal mediante barandillado provisional, cuando se retiran las tapas de las escotillas y otras aberturas donde haya riesgo de caída a distinto nivel.

Para evitar que se acumule agua en la cubierta de trabajo se deben instalar portas de desagüe (aberturas que permiten evacuar el agua embarcada en cubierta).

12. Disposición de los lugares de trabajo. Deberán mantenerse expeditos y limpios, protegidos de las caídas al mar, y en la medida de lo posible de las inclemencias meteorológicas y de la mar. Las zonas de manipulación del pescado deben de ser seguras y suficientemente amplias.

Los mandos de operación de los equipos de tracción de la pesca estarán ubicados en lugares seguros y suficientemente amplios que permitan tener una visibilidad clara de los aparejos que manejan y las personas que transitan en la cubierta de trabajo. Se dispondrán además de las paradas de emergencia necesarias para prevenir el riesgo por atrapamiento.

Deberá utilizarse un sistema de comunicación fiable entre el puente de gobierno y la cubierta de trabajo.

El recorrido al descubierto de los viradores, de los cables de arrastre y de las piezas móviles del equipo se deberá reducir al mínimo mediante la instalación de mecanismos de protección.

13. Alojamientos y 14. Instalaciones sanitarias. Esta parte está ampliamente explicada en los comentarios incluidos en el real decreto 618/2020, la tercera parte de la guía técnica.

15. Primeros auxilios. Todos los buques de pesca deben de disponer a bordo de un botiquín para la asistencia médica de los pescadores. El contenido de estos botiquines dependerá de la operativa del buque (días de navegación y distancia a costa). Además, los patrones y oficiales deben tener la formación adecuada para prestar primeros auxilios. Todos estos aspectos vienen regulados en el real decreto 258/1999 por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.

16. Escalas y pasarelas de embarque. Se referencia la legislación en materia de seguridad marítima y normativa técnica que sería de aplicación para las escalas y pasarelas. Respecto a su instalación y utilización, se establece una serie de recomendaciones (por ejemplo: iluminación adecuada, zona libre de obstáculos, suelo antideslizante, etc.)

17. Ruido. El armador evaluará la exposición al ruido en los puestos de trabajo a bordo y determinará las medidas de protección colectiva e individual, de limitación de la exposición, de formación e información y de vigilancia de la salud que deban adoptarse de conformidad con el RD 286/2006.

El **anexo II** recoge las disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca existentes. Este anexo tiene la misma estructura que el anterior y lo adapta para facilitar el cumplimiento a los buques existentes. Algunas partes son redacción idéntica. Para facilitar su comprensión la guía incluye una tabla resumen de las obligaciones previstas en el anexo I para buques nuevos no incluidas o condicionadas en el anexo II para buques existentes.

El **anexo III**. Disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia. El número y tipo de dispositivos de salvamento se determinan en la fase de diseño de conformidad con la normativa específica de seguridad marítima. Esta información figurará en el certificado de conformidad de buque de pesca, y en el plano de dispositivos de salvamento si procede. Además de acuerdo la evaluación de riesgos realizada se podrán adoptar medidas adicionales.

Los dispositivos de salvamento deberían:

- cumplir con la legislación vigente para su comercialización. (reglamento de equipos marinos).
- ser comprobados de manera regular a bordo, en particular antes de la salida al mar.
- estar señalizados, teniendo en cuentas las resoluciones de la OMI al respecto.
- ser de fácil acceso y estar listos para su uso inmediato.

Los tripulantes deberán estar debidamente adiestrados en el uso de estos dispositivos. Se realizarán ejercicios/simulacros mensualmente.

Finalmente se indica que para pesqueros de eslora ≥ 45 metros o más de 5 tripulantes se establece la obligatoriedad de llevar un cuadro orgánico (instrucciones/procedimientos de emergencia).

El anexo IV establece la obligatoriedad de proporcionar a los trabajadores los EPI necesarios, incluyendo que éstos deben ser de colores vivos, contrastar con el medio marino y ser bien visibles. La selección y uso estará de acuerdo con el artículo 15 de la LPRL y teniendo en cuenta el reglamento EPI (UE) 2016/425, así como el procedimiento indicado en el apéndice 1 de la guía técnica para la utilización por los trabajadores de los EPI.

El armador proporcionará a los trabajadores los EPI seleccionados, recomendándose la utilización de fichas de control. (apéndice 3 de la guía EPI).

De entre los EPI utilizados por los pescadores se destaca los chalecos de inflado automático para trabajar en cubiertas expuestas donde existe riesgo de caída al mar.

III parte de la guía (comentarios al RD 618/2020)

El anexo I pasa a enumerar 70 disposiciones de diversa índole que se enumera a continuación con un resumen de los comentarios incluidos en la guía:

Disposiciones generales. En el anexo I se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud de los alojamientos⁶ de los pesqueros construidos con posterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto, éstas se deberán aplicar sin perjuicio de otra normativa específica que resulte de aplicación y teniendo en cuenta las excepciones incluidas en el anexo II.

Planificación y control. La autoridad Marítima será la encargada de velar porque los alojamientos de los buques pesqueros de nueva construcción, así como los que se abanderen en España procedentes de otros países cumplen con las disposiciones del anexo I. El armador deberá notificar cualquier obra de reforma en los alojamientos a dicha Autoridad.

Diseño y construcción. Los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada, para buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros no será inferior a 200 cm. La normativa de seguridad marítima también establece alturas que varían en función de la eslora y fecha de construcción del buque.

⁶ Espacios de alojamiento o alojamientos: son los utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, oficinas, concinas, enfermerías, cines, salas de juegos y pasatiempos, Espacios públicos: son las partes del espacio general de alojamiento utilizadas como vestíbulos, comedores, salones y recintos semejantes de carácter permanente.

Aberturas hacia los espacios de alojamiento y entre estos. Incluye la prohibición de conectar directamente los espacios de alojamiento con las bodegas de pescado, espacios de máquinas, cocinas, despensa, instalaciones sanitarias, etc.

Aislamiento. Deberá ser tal que de una protección contra el calor/frío, ruido, vibraciones, humedad, además de proporcionar la protección estructural CI. Todos los materiales serán de débil propagación de la llama. Los suelos serán antideslizantes y se proveerán de desagües en aquellas estancias de los alojamientos que se pueda acumular líquidos (por ejemplo: cocinas, instalaciones sanitarias, etc.)

Por otro lado, se indican medidas para proteger a la tripulación de las moscas y mosquitos, y se indican fuentes de referencia a consultar al respecto.

Ruido y vibraciones. Los reales decretos 286/2006 y 1311/2005 se aplican a los buques de pesca, así como las guías técnicas correspondientes. Además, se indican fuentes de referencia a consultar al respecto (normas ISO, resoluciones de la OMI, NTP, etc.).

El ruido y la vibración tienen una gran influencia en la fatiga, factor que está muy presente en los accidentes de la pesca. Se incluye una tabla con valores de aceleración y sus efectos físicos en las personas.

Ventilación. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente ventilados teniendo en cuenta las condiciones climáticas. Para pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros se dispondrá de un sistema regulable de ventilación.

Se indica la prohibición de fumar en los espacios de alojamiento de acuerdo con la ley.

Calefacción y aire acondicionado. Los espacios de alojamiento dispondrán de una calefacción adecuada habida cuenta de las condiciones climáticas. Para pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros se dispondrá de un sistema regulable de temperatura tanto para aire acondicionado como para calefacción, salvo que el buque opere en zonas climáticas en los que no sea necesario su uso.

La Iluminación deberá ser adecuada en los espacios de alojamiento. Se incluye una tabla con niveles de iluminancia recomendados en diferentes espacios del alojamiento, así como requisitos técnicos y funcionales recomendados para las luminarias y su disposición.

Dormitorios (Disposiciones generales). Se indican recomendaciones sobre la mejor ubicación de los dormitorios dentro del buque desde el punto de vista de minimizar los efectos del movimiento y aceleración.

Superficie. Se dispone de una tabla resumen con la superficie mínima por persona en los dormitorios, teniendo en cuenta la fecha de construcción del buque y su eslora.

Personas por dormitorio. Se dispone de una tabla resumen con el número máximo de personas en los dormitorios, teniendo en cuenta la fecha de construcción del buque y su eslora.

Otras disposiciones. Se instalará cartelería indicando el número máximo de personas por dormitorio, se proporcionará literas individuales de dimensiones adecuadas, que en el caso de buques de eslora igual o superior a 24 metros será de al menos de 198 x 80 cm.

Comedores. Estos deberán estar lo más cerca posible de la cocina, separados de los dormitorios, y con unas dimensiones y equipados de manera adecuada teniendo en cuenta el número de personas a bordo y el perfil operativo del buque. En los buques de más de 15 metros se deberá disponer de una nevera y medios para preparar bebidas calientes.

Bañeras o duchas, retretes y lavabos. Deberán proveerse de instalaciones sanitarias adecuadas para todas las personas a bordo habida cuenta del perfil operativo del buque, con suministro de agua fría y caliente en cantidad suficiente, estarán bien ventiladas (con el número de renovaciones de aire a la hora necesarias), las superficies serán aptas para una limpieza fácil y el suelo será de tipo antideslizante. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros se dispondrá al menos de una ducha, un retrete y un lavabo para cada 4 personas.

Lavanderías. Siempre que sea necesario los buques dispondrán de instalaciones para lavar y secar la ropa, y en todo caso obligatorio para buques de eslora superior o igual a 24 metros.

Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados. Se tendrá previsto un espacio en el buque donde se pueda atender a pescadores enfermos o lesionados, que puede ser un camarote que esté acondicionado o en el caso de los buques de pesca más grandes deberán disponer de un local/enfermería destinado para uso exclusivo de atención médica.

Otras instalaciones. Se mencionan los vestuarios y pañol de ropas de agua, donde los pescadores puedan guardar los EPI y la ropa impermeable.

Ropa de cama, vajilla y artículos diversos. Serán proporcionados por el armador a la tripulación.

Instalaciones de recreo. Aplicable para los buques de pesca más grandes, se entienden que son aquellas instalaciones destinadas al esparcimiento de la tripulación durante los periodos de descanso, tales como sala de televisión, lectura, escritura, juego, etc.

Instalaciones de comunicación. Este apartado se refiere a la posibilidad de establecer comunicaciones privadas entre los miembros de la tripulación y sus familias teniendo en cuenta la duración de las mareas.

Cocina y despensa. Siempre que sea necesario se proveerá de equipos para cocinar a bordo, así como un espacio adecuado para guardar las provisiones. Los espacios destinados a cocinar estarán debidamente habilitados (iluminación, ventilación, equipamiento, etc.). Los buques de eslora igual o superior a 24 metros dispondrán de cocinas separadas del resto de espacios del buque, y si disponen de recipientes de gas butano deberán estar correctamente instalados en un espacio exterior protegidos de las fuentes de calor. En buques de 15 metros o más dispondrán de una despensa y un refrigerador y otros lugares para almacenar provisiones a baja temperatura.

Alimentos y agua potable. La cantidad dependerá de la duración del viaje, la zona de operación y del nº de pescadores embarcados. La calidad y variedad de la comida serán las adecuadas, teniendo en cuenta las exigencias religiosas y las posibles intolerancias de los tripulantes.

Condiciones de limpieza y habitabilidad. El buque deberá mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza, recomendándose la inclusión de cuadrantes de limpieza, indicando fecha y firma de la persona/s responsable/s.

Para las condiciones de limpieza de la cocina y despensa y gestión de la basura se recomienda la consulta de guías de reconocido prestigio en el ámbito higiénico-sanitario en buques, así como la normativa al respecto en materia de seguridad marítima.

Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de este, para mantener los alojamientos limpios, asegurar que hay suficiente comida y agua, y que la higiene y mantenimiento de las cocinas y despensas sea el adecuado.

Estas inspecciones se deberían establecer a través de un procedimiento, que incluya una lista de comprobación basado en los contenidos del presente anexo I, y la/s persona/s encargada/s siendo en todo caso responsabilidad del patrón.

ANEXO II Excepciones. Se incluye una tabla que resume las excepciones establecidas en el anexo I para aquellos buques pesqueros que permanezcan en el mar habitualmente menos de veinticuatro horas, y si los pescadores no viven a bordo de dichos buques cuando estén amarrados en puerto.

IV parte de la guía. (Apéndice). incluye una descripción de los controles de las administraciones públicas en los buques pesqueros.

V parte de la guía. (Fuentes de información).

