

NUEVO MARCO REGULADOR PARA EL SECTOR DE LA PESCA

Sugerencias para la Regulación de la Prevención de Riesgos Laborales en el Colectivo de Pescadores de Bajura

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
 FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN

 **CCOO**
comunicación y transporte



ÍNDICE

01 Introducción	04
Antecedentes del proyecto	08
Objeto de estudio y objetivos del mismo	09
Metodología aplicada	11
02 Contexto jurídico-normativo actual de la prevención de riesgos laborales en la actividad pesquera de bajura	14
Marco legislativo nacional	15
Convenios colectivos del sector y su repercusión en materia preventiva	27
Notas sobre derecho comparado	34
Convenios internacionales destacados	38
Conclusiones del capítulo	45
03 Necesidades de la actividad pesquera en Prevención de Riesgos Laborales. Carencias normativas	48
La visión de los expertos	48
La opinión de los trabajadores	75
04 Análisis del RD 1216/1997 sobre Seguridad y Salud en el trabajo a bordo de buques de pesca	90
05 Propuesta de marco normativo regulador para el sector de la pesca de bajura	106
06 Conclusiones	116
07 Agradecimientos	124
08 Bibliografía y referencias normativas	128
09 Anexos	134

01

INTRODUCCIÓN

Cuando el 5 de septiembre de 2007 el “Nuevo Pepita Aurora” volcó en aguas del Atlántico, cobrándose la vida de ocho trabajadores, la sociedad española se conmocionó. La noticia ocupó portadas de prensa y fue relatada en informativos televisivos de máxima audiencia.

Un análisis profundo de estos hechos, y especialmente de su repercusión social nos hace llegar a la conclusión de que algo está fallando. Los mayores esfuerzos económicos y técnicos de la administración se centran en localizar los cadáveres y devolverlos a las familias; los familiares y allegados de las víctimas centran también sus reclamaciones y quejas en las dificultades para esta recuperación y el reflote del pecio; las noticias (en ocasiones con un toque sensacionalista) se basan también en este punto; el pueblo natal de los pescadores sale a la calle para reclamar la localización de los cuerpos...Sin duda la inquietud de todos ellos es lícita y justa pero, ¿nadie reclama que se aclaren las causas del

accidente? ¿Ninguna noticia profundiza en las investigaciones para aclarar dichas causas? ¿Es que a la sociedad española no le interesa más que no vuelva a ocurrir un accidente de iguales características, que el encontrar los cuerpos sin vida de las víctimas?

Las anteriores reflexiones no pretenden sino profundizar en la falta de cultura preventiva que aún pervive en España, especialmente en un sector de actividad como el pesquero, en el que importantes figuras sociales y políticas han aportado frases como “La vida en el mar es así” o “el accidente se inserta en los riesgos que cualquier barco tiene cuando se adentra en el mar”. Es decir, atribuimos instintiva y culturalmente el accidente al azar, a la divinidad o a la propia “naturaleza” que no podemos dominar...

... Y estamos equivocados. El accidente del “Nuevo Pepita Aurora”, como otros muchos que han ocurrido en la historia de la pesca marítima española, es un accidente de trabajo sufrido por trabajadores por cuenta ajena, y se debe a la confluencia de una serie de causas que deberían ser investigadas por las autoridades laborales de forma que dicha investigación sirva para que nunca más ocurra un accidente en una embarcación de iguales características, con la misma carga, almacenada de la misma forma, etc.



“Nuevo Pepita Aurora”, zarpando en abril de 2007

Siguiendo con el ejemplo del "Nuevo Pepita Aurora" y en línea con lo anteriormente dicho, apenas ha trascendido la noticia de que se trata del cuarto barco del mismo modelo que ha volcado en las mismas circunstancias y que en suma, han costado la vida ya a más de 25 trabajadores del mar. El "O'Bahía" que naufragó en 2004 en la costa da morte, El "Nuevo Pilín" que naufragó en el mismo año en la costa de Vizcaya, El "Siempre Casina", que naufragó en 2005 en la costa de Lugo. Todos ellos son lo que en el sector se denominan barcos gemelos. Tampoco ha trascendido que el mismo día que naufragó el barco de Barbate, otros muchos barcos de similar tamaño pero distinto modelo y estructura, volvieron a puerto sin excesivas dificultades por el temporal.



Pesquero "Siempre Casina", naufragado en febrero de 2005

La creencia de que la actividad pesquera es diferente a las demás actividades laborales (especialmente en la pesca de bajura) por su carácter tradicional y artesanal, necesariamente duro y peligroso por naturaleza, nos ha llevado hasta la fecha a no haber podido implantar la prevención de riesgos laborales en la cultura de las embarcaciones pesqueras que constituyen nuestra flota marítima.

No queremos decir con esto que no se hayan realizado esfuerzos en este sentido por parte de la Administración (especialmente el Instituto Social de la Marina y la Inspección de Trabajo y Seguridad Social), los Agentes Sociales (sindicatos y patronales del sector) o los grupos de interés propios del sector (cofradías, cooperativas de armadores, etc.) sino que necesariamente, estos esfuerzos deben ser mayores y quizá cambiar su enfoque, tratando de llegar a lo más profundo de las creencias y los valores de las personas que se dedican a la actividad pesquera e incluso llegando a las personas de su entorno social y cultural.

Mediante este estudio se pretende aportar una herramienta útil para todos aquellos que quieren ir más allá y mejorar no sólo las condiciones de seguridad en los buques de pesca, sino la calidad de vida en sentido amplio de las personas que se dedican a esta actividad.

Tanto los promotores de este estudio como los profesionales de MAPFRE Servicio de Prevención que hemos participado en su ejecución, somos conscientes que la aprobación y divulgación de una norma sea cual sea su forma legal (acuerdo, convenio colectivo, reglamento, ley...) no va a subsanar a corto plazo una problemática tan arraigada en nuestra sociedad en general y en la cultura del mar en particular.

Sin embargo, el hecho de que esta propuesta normativa surja del estudio profundo de la realidad social, cultural, económica y legal del sector y cuenta con el consenso de la gran mayoría de los agentes implicados en la actividad pesquera, nos lleva a albergar la esperanza de que al menos se configure como una base para poder poner en marcha definitivamente dentro del sector pesquero, una actividad preventiva adaptada a su realidad pero exigente, implantada en todas las empresas del sector, con un sentido global de la seguridad y la salud y que fomente los aspectos relativos a la participación de todos los implicados en la actividad.

Antecedentes del proyecto

En los últimos años, se han realizado diversos estudios sobre la prevención de riesgos laborales en el sector pesquero, por parte de MAPFRE Servicio de Prevención y a iniciativa de los principales agentes sociales implicados en el sector pesquero:

- La Federación de Transporte, Comunicación y Mar de UGT
- La Federación de Comunicación y Transporte de CCOO
- La Federación Española de Organizaciones Pesqueras (FEOPE) y diversas organizaciones integradas en ella.
- La Asociación de Empresarios Marítimos y Pesqueros (EMPA)

En estos estudios, financiados (de igual forma que el presente) por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales (FPRL), se han investigado en profundidad las condiciones de trabajo del sector, los factores de riesgo que destacan en la actividad pesquera (algunos de ellos específicos de esta actividad) así como los riesgos que más frecuentemente se materializan en daños para la salud de los pescadores.

Por otro lado, se han realizado proyectos para la puesta a disposición de armadores y pescadores, de algunas herramientas de gestión para poder implantar de forma sencilla y adaptada, la prevención de riesgos laborales en barcos de pesca.

Fruto de la realización de estos estudios, tanto los agentes sociales promotores como el personal técnico y médico de MAPFRE Servicio de Prevención, hemos conseguido adquirir una visión bastante aproximada de la problemática que representa la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (Ley 31/1995) en las embarcaciones pesqueras que constituyen la flota nacional, debido a tres tipos de factores fundamentales:

1. De un lado, el carácter artesanal de la actividad realizada en la mayor parte de los barcos de pesca. Las artes pesqueras más utilizadas por nuestra flota, tienen siglos de antigüedad. La gran mayoría de los barcos pesqueros tienen una plantilla de menos de 5 trabajadores y el "oficio" se hereda de padres a hijos desde hace generaciones. La implantación de cualquier tipo de mejora técnica o tecnológica supone un esfuerzo económico importantísimo para este sector empresarial que se encuentra actualmente en una profunda crisis.

2. Por otra parte, los aspectos culturales y sociológicos que rodean la actividad pesquera. El pescador tiene frecuentemente asumido que su actividad no es una actividad laboral como otra cualquiera, en la que se produzca un intercambio de la prestación de la actividad laboral por cuenta ajena para un empresario que a cambio proporciona un salario y corre con los riesgos de la actividad empresarial. Muy al contrario, en estos años de acercamiento al sector hemos podido constatar que, en ocasiones, el trabajo en el sector ni siquiera está totalmente regularizado en aspectos tan básicos como la existencia de una nómina. También hemos comprobado la existencia de creencias culturales muy arraigadas que llevan al trabajador y al armador o empresario a asumir que el trabajo en la mar siempre ha sido, es y será un trabajo necesariamente duro (física, psicológica y socialmente) y arriesgado por naturaleza y por tanto se debe asumir este riesgo o abandonar la actividad.

3. Por último, existen aspectos organizacionales que hacen compleja la implantación de la prevención en la actividad pesquera. Aunque ahondaremos en ellos a lo largo de este manual, simplemente mencionamos la figura del capitán de la embarcación, como mando intermedio y representante del armador pero con una autoridad y responsabilidad específica que le confiere el derecho marítimo. ¿Cuáles son sus funciones y responsabilidades en materia preventiva? Otro claro ejemplo de aspectos de organización del trabajo, es el sistema muy arraigado de salario "a la parte", que de forma similar al destajo en la construcción, lleva a los pescadores a asumir más riesgos de los estrictamente necesarios en el desarrollo de su actividad.

Durante el desarrollo de este manual profundizaremos en estos aspectos y en otros muchos como la existencia de las cofradías, las cooperativas, las distintas administraciones con competencias en materia pesquera, y un largo etcétera.

Las entidades promotoras de este estudio, conocedoras de estos y otros muchos aspectos característicos de la actividad pesquera, han detectado en los últimos años la necesidad de disponer de alguna herramienta que permita realmente ordenar los aspectos relativos a la seguridad y la salud en esta actividad.

Lo cierto es que en 1997 se transpone a la legislación española (mediante el RD 1216/1997) la Directiva Europea 93/103/CE de 23 de noviembre de 1993, que establece las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, pero por motivos en los que se profundizará en este estudio, quedan fuera de su ámbito de aplicación las embarcaciones nuevas de menos de 15 metros de eslora así como las existentes de menos de 18 metros.

Este hecho deja fuera del ámbito de aplicación de una norma que pretendía regular la seguridad a bordo de buques pesqueros, a aproximadamente un 83% de los buques pesqueros de este país.

Todas las cuestiones citadas nos llevan a concluir que se hace necesario que exista una norma capaz de acercar la Prevención de Riesgos Laborales a la actividad pesquera de bajura, formada por innumerables microempresas, y por tanto objetivo prioritario de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (2007-2012), aprobada el 28 de junio de 2007.

Objeto de estudio y objetivos del mismo

Desde el inicio de los trabajos que han constituido esta investigación, se ha delimitado el objeto del mismo dentro de lo denominado comúnmente como la flota de bajura española.

Desde un punto de vista técnico-jurídico y a los efectos del presente estudio, consideramos flota de bajura a todas aquellas embarcaciones que quedan fuera del ámbito de aplicación del RD 1216/1997, es decir embarcaciones nuevas (fabricadas o modificadas a partir del 23/11/1995) menores de 15 metros y embarcaciones de fabricación anterior menores de 18 metros.

Cuantitativamente y en función del Censo de Flota Pesquera Operativa a 31 de diciembre de 2006, podemos fijar el objeto de nuestro estudio en un total de 11.100 embarcaciones.

El dato aproximado se obtiene a partir de los 12.803 buques que faenan en aguas de caladero nacional con una eslora media total de 9,35 metros y extrayendo de entre ellos los que puedan superar los límites de 15 y 18 metros de eslora, es decir:

Aproximadamente la mitad de los cerqueros, es decir unas 300 embarcaciones.

La gran mayoría de los arrastreros, cifrados en 1.300 y con una eslora media de 20,79 metros.

Unos 100 palangreros que operan en diversas zonas y tienen una eslora media de 25,79 metros.

Las restantes 11.100 embarcaciones suponen el 83% de la flota nacional. Lógicamente no se dispone del dato del número de empresas-armadores que representan estas embarcaciones, aunque la cifra estará muy próxima pues la gran mayoría de los armadores de pequeñas embarcaciones poseen una única unidad productiva.

En cuanto al número de trabajadores objeto de estudio, se han extraído de las estadísticas del MAPA-SGEA (Encuesta de Indicadores Económicos del Sector Pesquero Extractivo de 2006) los siguientes datos, todos ellos por aproximación y con un gran margen de error:

Trabajadores del sector pesquero que operan en buques menores de 15 metros (nuevos) y menores de 18 metros (antiguos)	
Pescadores artesanales Canarias y Golfo de Cádiz	1.636
Pescadores artesanales Mediterráneo	1.802
Pescadores de cerco Canarias y Golfo de Cádiz	550
Pescadores de cerco Mediterráneo	1.450
Pescadores de cerco Cantábrico	1.500
Pescadores de arrastrero Canarias y Golfo de Cádiz	650
Pescadores de arrastrero Mediterráneo	1.700
Pescadores de arrastrero Noroeste	2.100
Pescadores de palangre	2.100
Otros (Algunos que operan en aguas no nacionales sin llegar a la eslora indicada, como determinados cañeros atuneros, o embarcaciones artesanales o de arrastre que operan en ámbito sahariano o aguas comunitarias)	1.650
TOTAL	15.138

A efectos de no confundir términos, debe recordarse que el nuevo Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora, define específicamente lo que se entiende por embarcaciones de pesca de tipo:

- Local: Embarcaciones que ejercen su actividad sin alejarse de la costa más de 10 millas.
- Litoral: Embarcaciones que ejercen su actividad dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de 60 millas paralela al mismo y entre los paralelos 52° N y 20° N
- Altura: Embarcaciones que ejercen su actividad fuera de la expresada línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S y los meridianos 52° E y 20° O.
- Gran altura: Embarcaciones que ejercen su actividad sin limitación de mares ni distancias a la costa fuera de las zonas comprendidas anteriormente

Respetando y teniendo en consideración esta clasificación, por cuanto es la que sirve de base para la certificación del buque y sus usos, insistimos en que, con el objeto de completar el vacío legal existente en el ámbito preventivo-laboral, nuestro objeto de estudio y por tanto, campo de aplicación de la propuesta normativa que incluye este estudio, lo constituyen las embarcaciones pesqueras excluidas del campo de aplicación del RD 1216/1997.

Por lo que se refiere a los objetivos del estudio, lógicamente y como ya se ha indicado, el objetivo principal del estudio es obtener una propuesta normativa viable que realmente pueda ser aprobada por alguna vía legal o convencional y que contribuya a la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el sector que coloquial y comúnmente denominamos de la pesca de bajura, no sin antes haber realizado un estudio pormenorizado de la situación jurídica y socio-cultural del sector.

Metodología aplicada

Afrontar un estudio de estas características conlleva necesariamente combinar distintas herramientas metodológicas con el objeto de obtener información fiel sobre el entorno en el que se desarrolla la actividad objeto de estudio.

Por ello, se han utilizado técnicas sociológicas, como los grupos de discusión, a través de las cuales hemos podido conocer de primera mano la percepción de los trabajadores del sector sobre la Seguridad y Salud a bordo de un buque de pesca, así como sus opiniones respecto a la normativa que actualmente regula su actividad, cómo podría mejorarse, etc.

Por otro lado, y utilizando técnicas de dinámica de grupos durante las sesiones de dichos grupos de discusión, se ha logrado obtener una visión muy amplia en lo que se refiere a la cultura preventiva y su nivel de implantación en el sector.

Al tratarse de un estudio con un marcado carácter jurídico, se han utilizado también técnicas específicas para el análisis de la normativa actualmente en vigor y sus antecedentes. Estas técnicas han sido llevadas a cabo por un equipo de expertos juristas siem-

pre coordinados bajo la supervisión de los responsables del proyecto y con la perspectiva de obtener un análisis crítico de la normativa reguladora actual, sus carencias y buscando soluciones jurídicamente viables.

Por último, para la obtención de información subjetiva, por parte de expertos en el sector de la pesca, se han realizado entrevistas para las que se han utilizado cuestionarios semi-estructurados, que permitieran la libre aportación por parte del entrevistado, sin perder de vista un guión principal con los principales aspectos a tratar. Debido a las especiales características de los entrevistados, todos ellos personas muy cualificadas y especializadas en su labor, cada cuestionario de entrevista ha sido personalizado en función del perfil del entrevistado.

Se ha descartado incluir en el presente manual la transcripción literal de entrevistas y grupos de discusión, ya que estimamos que su lectura es muy ardua y en ocasiones no facilita el análisis de la información facilitada. Se ha optado pues, por desgajar la información obtenida con dichas herramientas con la garantía de no desvirtuar las opiniones e informaciones vertidas por los participantes y tratarlas en su globalidad.

Con la aplicación de esta metodología se ha podido combinar información objetiva de carácter puramente jurídico, con información subjetiva tanto de los trabajadores (como verdaderos protagonistas del estudio) como de personas expertas en la actividad pesquera, con responsabilidades profesionales e incluso políticas en la esfera nacional e internacional.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

MAPFRE | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



comunicaciones y transporte



tado más amplio de normas y documentos consultados y analizados se encuentra en el epígrafe de este manual dedicado a bibliografía y referencias normativas.

A continuación se presentan las normas que más pueden incidir en el objeto de nuestro estudio o que pueden servir de referencia para la elaboración de nuestra propuesta normativa.

Marco legislativo nacional

Normativa general y laboral con incidencia en la materia preventiva

El Artículo 40.2 de la Constitución Española de 1978, consagra el derecho a la Seguridad e Higiene en el trabajo, destacando también en relación con la materia, el artículo 15 (derecho a la vida y a la integridad física y moral) y el Artículo 43 (protección de la salud).

Por su parte, el Real Decreto Legislativo 1/1995, por el que se aprueba el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, establece entre los derechos del trabajador, (Artículo 4.2. d) el derecho a su integridad física y una adecuada política de Seguridad e Higiene y específicamente en su artículo 19, desarrolla este derecho de los trabajadores.

Destaca por su interés y su especial incidencia en la seguridad y salud de los trabajadores y trabajadoras, la normativa sobre jornada de trabajo. De esta forma el RD 1561/1995 sobre jornadas especiales de trabajo, establece el trabajo en el mar como una de las actividades que merecen especial consideración. Este RD modificado por el RD 285/2002 establece, con carácter general, una distinción entre:

- Tiempo de trabajo efectivo: aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición

CONTEXTO JURÍDICO NORMATIVO ACTUAL DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA ACTIVIDAD PESQUERA DE BAJURA

El análisis del marco jurídico en el que se enmarca la actividad de la pesca de bajura, desde el punto de vista de la Seguridad y Salud laboral, nos lleva necesariamente a conocer, de forma somera, multitud de normas de carácter no laboral que, sin embargo marcan los requisitos de la actividad marítima en general y pesquera en particular.

El objeto de este análisis inicial es introducirnos en el marco jurídico en el que se desarrolla la actividad pesquera de bajura. Como ya se ha indicado, aunque quisiéramos centrarnos únicamente en aspectos de Seguridad y Salud en el trabajo, lo cierto es que existen multitud de normas que, sin pertenecer a este ámbito, afectan directamente al objeto de nuestro estudio.

Así, se ha realizado una recopilación y análisis de normas y recomendaciones sobre construcción de buques, navegación internacional, seguridad marítima en general, prevención de siniestros medioambientales, regulación de la actividad pesquera, etc. El lis-

del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

- Tiempo de presencia: aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.
- Tiempo de descanso en el mar. aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio

Transcribimos a continuación las principales reglas recogidas en esta normativa específica sobre jornadas de trabajo especiales:

Disposiciones Comunes: (a la actividad de transporte y trabajo en el mar)

- En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuales como tiempo de presencia.
- Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.
- Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.
- Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.
- Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Disposiciones específicas de trabajo en el mar

Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

- En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.
- Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.



Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

- Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.
- Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.

Normativa de Prevención de Riesgos Laborales, aplicable a la pesca de bajura

Por supuesto, la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales (en adelante LPRL) es de plena aplicación a la actividad de pesca de bajura. Igualmente el Reglamento de los Servicios de Prevención (RD 39/1997) como principal norma de desarrollo reglamentario. Sin embargo, ambas normas y toda la normativa de desarrollo que se explicará a continuación, sólo es de aplicación a los pequeños buques de pesca, por cuanto el armador contrate trabajadores por cuenta ajena para el desarrollo de las tareas. Las numerosas embarcaciones de pesca local donde se trabaje en régimen de Autónomo y sin asalariados no entran dentro del ámbito de aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (salvo respecto a algunas referencias puntuales que en dicha normativa se hace respecto a obligaciones y derechos del autónomo).

Este régimen de no aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a los autónomos se ha visto parcialmente modificado por la aprobación de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo Autónomo.

De esta forma, el artículo 8 establece lo siguiente:

Artículo 8. Prevención de riesgos laborales.

- 1. Las Administraciones Públicas competentes asumirán un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales.**
- 2. Las Administraciones Públicas competentes promoverán una formación en prevención específica y adaptada a las peculiaridades de los trabajadores autónomos.**
- 3. Cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores autónomos y trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.**
- 4. Las empresas que contraten con trabajadores autónomos la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquéllas, y que se desarrollen en sus propios centros de trabajo, deberán vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por estos trabajadores.**
- 5. Cuando los trabajadores autónomos deban operar con maquinaria, equipos, productos, materias o útiles proporcionados por la empresa para la que ejecutan su actividad profesional, pero no realicen esa actividad en el centro de trabajo de tal**

empresa, ésta asumirá las obligaciones consignadas en el último párrafo del artículo 41.1 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

6. En el caso de que las empresas incumplan las obligaciones previstas en los apartados 3 a 5 del presente artículo, asumirán las obligaciones indemnizatorias de los daños y perjuicios ocasionados, siempre y cuando haya relación causal directa entre tales incumplimientos y los perjuicios y daños causados.

La responsabilidad del pago establecida en el párrafo anterior, que recaerá directamente sobre el empresario infractor, lo será con independencia de que el trabajador autónomo se haya acogido o no a las prestaciones por contingencias profesionales.

7. El trabajador autónomo tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud.

8. Las disposiciones contenidas en el presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las obligaciones legales establecidas para los trabajadores autónomos con asalariados a su cargo en su condición de empresarios.

En los últimos años, se han producido reformas importantes en la legislación preventiva, en aras a lograr una mayor integración de la actividad preventiva, en la gestión general de la empresa. En este sentido, destacan por su relevancia la Ley 54/2003, de 12/12, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales; El RD 604/2006 por el que se modifica el RD 39/1997 de los servicios de prevención; El RD 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la LPRL sobre coordinación de actividades empresariales.

Entre la normativa de desarrollo de la LPRL, destacamos por su incidencia e importancia para la actividad de la pesca de bajura, los siguientes reglamentos:

- El RD 485/1997, 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.
- El RD 487/1997, 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores
- El RD 1215/1997, de 18 de julio, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo. En este ámbito, y específicamente para máquinas, son también de aplicación el RD 1435/1992, de 27 de noviembre, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la Directiva del Consejo 89/392/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre máquinas y su posterior modificación realizada por el RD 56/1995.
- El RD 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. Como ya se ha indicado, este RD deja fuera de su ámbito de aplicación a las embarcaciones menores (buques nuevos de menos de 15 m de eslora y antiguos de menos de 18).

Sin embargo, va a constituir una norma de referencia en nuestro objetivo de componer una propuesta normativa para la pesca de bajura, pues muchas de las propuestas que incluiremos en nuestro documento, serán adaptaciones del mismo, a la realidad y necesidades de los pequeños buques.

- El RD 664/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo.
- El RD 374/2001, de 6 de abril sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo.
- El RD 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.
- El RD 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido.
- El RD 614/2001, de 8 de junio, sobre disposiciones mínimas para la protección de la salud y seguridad de los trabajadores frente al riesgo eléctrico.
- El RD 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y Salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual.
- Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo. (1971) Sigue vigente respecto a los buques de pesca excluidos del RD 1216/97, en particular su TITULO II, capítulos I, II, III, IV, V y VII.

Es decir, en lo que no se oponga a la LPRL la Ordenanza es la norma laboral directamente aplicable a los buques de pesca pequeños, en lo que se refiere a sus condiciones mínimas de Seguridad e Higiene como lugar de trabajo.

Normativa nacional reguladora de la actividad pesquera, con incidencia en la Seguridad y Salud a bordo. Especial consideración sobre el RD 543/2007, de 27 de abril.

El Ministerio de Fomento publicó en el BOE de 1 de junio de 2007, el RD 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), cubriendo así la necesidad de agrupar y actualizar la escasa, dispersa y obsoleta normativa que existía hasta el momento sobre la materia, para este tipo de buques pequeños.

Esta norma, que no es de carácter laboral, establece las normas técnicas, de seguridad y prevención de la contaminación que han de cubrir estas embarcaciones.

Específicamente regula aspectos de seguridad relativos a:

- Construcción, integridad de estanqueidad y amarre y fondeo (Art. 8 y Anexo I)
- Estabilidad y francobordo (Art. 9 y Anexo II)
- Instalaciones de máquinas (Art. 10 y Anexo III)
- Instalaciones eléctricas (Art. 11 y Anexo IV)
- Prevención, detección y extinción de incendios (Art. 12 y Anexo V)
- Dispositivos de salvamento y protección de las tripulaciones (Art. 13 y Anexo VI)
- Seguridad de la navegación (Art. 14 y Anexo VII)
- Prevención de la contaminación (Art. 15 y Anexo VIII)
- Inspecciones, reconocimientos, certificaciones y régimen sancionador (Art. 16 y siguientes)

Realizar un análisis exhaustivo de esta norma y sus anexos escapa del objeto de este estudio. Sin embargo, hemos creído fundamental recoger algunas notas o conclusiones que pueden afectar a nuestra propuesta normativa de manera importante. Ha de tenerse

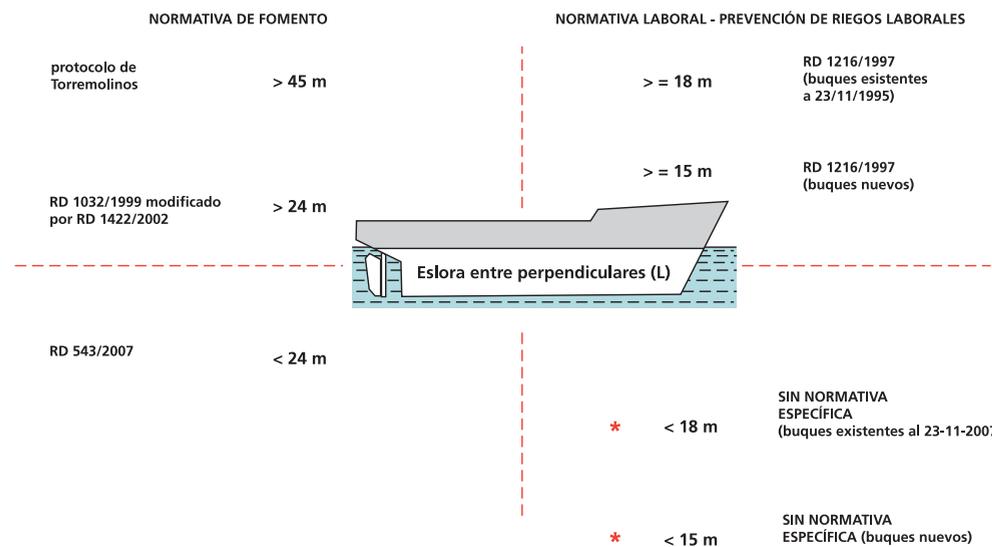


en cuenta que al regular los requisitos mínimos técnicos y de seguridad de las embarcaciones pesquera de eslora menor a 24 m, se ha creado la siguiente situación jurídica:

- En embarcaciones nuevas de 15 a 24 metros de eslora o existentes de 18 a 24 metros, será de aplicación lo dispuesto en el RD 1216/1997, respecto a las condiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de las mismas y el RD 543/2007, respecto a normas técnicas de seguridad que debe cumplir la embarcación.
- En embarcaciones que tengan menor eslora que las anteriores, sólo es de aplicación el RD 543/2007
- En embarcaciones de eslora igual o superior a 24 metros será de aplicación el RD 1032/1999, respecto a las normas técnicas de seguridad así como el RD 1216/1997 (por cuanto son necesariamente mayores de 15 ó 18 m) por lo que se refiere a condiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de dichas embarcaciones.

Lógicamente, este análisis solo hace referencia a los requisitos generales que debe cumplir un buque pesquero. La normativa aplicable es mucho más numerosa, tal como reflejamos en el epígrafe dedicado a referencias normativas

El siguiente esquema trata de aclarar la situación jurídica actual, respecto a las principales normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros:



*Téngase en cuenta que la flota española pesquera tiene una eslora media de 10,53 metros.

Una vez señaladas estas notas o conclusiones sobre el ámbito de aplicación del RD 543/2007, sigamos analizando su repercusión para la prevención de riesgos laborales en los pequeños buques pesqueros:

- Este RD podrá ser utilizado como norma jurídico-técnica de referencia por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, aún no tratándose de legislación laboral, según le habilita el artículo 3 de la Ley 42/1997, ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social cuando le otorga a este cuerpo la función de vigilancia y exigencia del cumplimiento de las normas legales, reglamentarias y contenido normativo de convenios colectivos en los siguientes ámbitos (...) 1.2.1. Normas en materia de prevención de riesgos laborales, así como de las normas jurídico-técnicas que incidan en las condiciones de trabajo en dicha materia.
- Lo dispuesto en este RD se entiende sin perjuicio de las prescripciones objeto de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de riesgos laborales, sus normas de desarrollo y, en particular, el Real Decreto 1216/1997. De esta forma se salvan las posibles incompatibilidades o duplicidades que pudieran existir entre la norma laboral y la norma del Ministerio de Fomento, en particular en los buques de 18 a 24 metros (nuevos) o de 15 a 24 (existentes) que quedan regulados bajo ambas normativas.
- La norma realiza una clasificación entre embarcaciones de pesca local, litoral, de altura y de gran altura en función en qué ámbito territorial ejerzan su actividad. A lo largo de su articulado y anexos exime de determinados requisitos a las embarcaciones de tipo local (por ejemplo, respecto a los requisitos sobre instalaciones eléctricas) o realiza algunas distinciones para buques menores de 12 m, o incluso buques menores de 6 m de eslora.
- Junto con el RD 1837/2000 (de carácter más general) esta norma constituye la referencia para la inspección, reconocimiento y certificación de los buques pesqueros menores de 24 m de eslora abanderados en España. Por ello tiene una complejidad técnica que va mucho más allá del RD 1216/1997. Desde un punto de vista laboral, previsiblemente, el control que se realice por los profesionales de la prevención sobre el cumplimiento de esta norma (no sólo la Inspección de Trabajo, sino los propios Técnicos de Prevención de las diferentes Comunidades Autónomas o de servicios de prevención) estará centrado en algunos aspectos fácilmente revisables que influyan directamente en la Seguridad y Salud de los marineros. Además podrá realizarse un control, al menos formal, del cumplimiento del régimen de certificaciones de la Dirección General de Marina Mercante así como del mantenimiento en la práctica de las condiciones de seguridad que dieron lugar a dichas certificaciones.

Por su especial incidencia sobre el objeto de este estudio, conviene analizar detenidamente el anexo VI, referente a Dispositivos de salvamento y protección de la tripulación. En él se regula la obligatoriedad de contar con:

- Balsas salvavidas en todos los buques independientemente de su eslora (sólo capita-



nía marítima podrá eximir de dicha obligación a las embarcaciones locales). Las balsas deberán estar debidamente estibadas y fácilmente disponibles y transferibles en caso de emergencia.

- Aros salvavidas. Se establece su obligatoriedad para todo tipo de embarcación. En buques que realicen pesca local de menos de 12 m sólo será necesario uno.
- Chalecos salvavidas. Deberán cumplir con el RD 809/1999 salvo los que se utilicen para pesca local que podrán alternativamente ajustarse a estándares internacionales (tipo ISO). Todas las personas a bordo llevarán un chaleco salvavidas para abandono del buque salvo en embarcaciones de eslora igual o inferior a 12 m en las que cada tripulante puede llevar uno de inflado automático. Además, se dispondrán chalecos de respeto a razón de uno por cada 6 personas. Los tripulantes de pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, cuando el estado del mar o del viento así lo aconseje que, sin entorpecer sus movimientos sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua. Este chaleco es distinto a los establecidos para abandono del buque. El patrón del barco es el responsable de exigir el uso cuando sea necesario.
- Tanto chalecos como aros salvavidas deberán estar estibados de forma que sean accesibles y puedan ser rápidamente lanzados.

- Trajes de inmersión. Los buques de pesca litoral, altura o gran altura dispondrán de al menos dos trajes de inmersión (salvo que se les exima por Capitanía Marítima). Los buques de pesca de altura y gran altura que operen en zona periódica de invierno dispondrán de uno de talla adecuada para cada una de las personas que haya a bordo.
- Los buques de altura y gran altura llevarán un aparato lanzacabos.
- Señales de socorro. Se establecen también el mínimo de señales de socorro según el tipo de pesca practicada. Lo mínimo para un buque de pesca local son tres bengalas de mano y tres cohetes lanzabengalas.
- Alarma general de emergencia. Los buques de pesca litoral, altura y gran altura dispondrán de sistema de alarma general de emergencia.
- Todas las embarcaciones de cinco o más tripulantes a bordo dispondrán de un cuadro de obligaciones para situaciones de emergencia, exhibido en lugares visibles.
- Formación y entrenamiento de la tripulación. Las instrucciones relativas a las balsas de salvamento, los chalecos y los métodos de supervivencia deberán ser expuestas en el comedor y/o salas de recreo en forma de ilustraciones, fotos o dibujos. El patrón debe asegurarse de que la tripulación está convenientemente entrenada. Cada mes se deberá convocar a los trabajadores en el puerto o en el mar a fin de realizar un ejercicio de salvamento. Las personas deberán estar adiestradas en el uso de aparatos radiotelefónicos y en la radiobaliza. Se dispondrá del manual de formación reglamentario. En los buques con una tripulación no superior a cinco personas incluirá, al menos, la información detallada sobre el modo de ponerse los chalecos y trajes de inmersión, modo de embarcar en embarcaciones de supervivencia y botes así como puesta a flote y apertura, modo de utilización de todo el equipo de supervivencia y el de detección, utilización de dispositivos radioeléctricos, peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo, mejor utilización posible de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia y todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.
- Se establecen normas de inspección, revisión y mantenimiento de los dispositivos de salvamento.
- Amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores. Todas las partes expuestas a caída de la cubierta de trabajo y los techos de las superestructuras cuando estos sirvan de plataforma de trabajo dispondrán de amuradas o barandillas. Las que sean sobre cubierta tendrán una altura mínima de un metro. Las barandillas dispondrán de barradas intermedias de forma que el espacio entre la inferior y la cubierta no excederá de 230 mm. Las otras barras no estarán separadas entre sí más de 3809 mm y la distancia entre candeleros no excederá de 1,5 m. Las barandillas carecerán de salientes, bordes y esquinas afilados y tendrán resistencia suficiente.
- Se establece también la obligatoriedad de establecer barandillas y pasamanos internos para la circulación segura en caso de mal tiempo, por el interior del barco y en el exterior de casetas y guardacalores. Especialmente en los buques arrastreros por



popa se instalarán medios adecuados de protección tales como portas, compuertas o redes en la parte alta de la rampa. Cuando estos medios no estén en posición se colocará una cadena u otro elemento protector a través de la rampa.

- Escaleras y escalas. Se instalarán escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados con barandillas y peldaños antideslizantes construidos de conformidad con las normas ISO correspondientes. Las embarcaciones de más de 15 m de eslora deberán disponer de medios de acceso que se dispondrán en su lugar o se desplegarán cuando el puerto no proporcione tales medios. Serán apropiadas para su uso, de tamaño y resistencia adecuados y de construcción segura. Podrán consistir en planchas de desembarco o una escala recta portátil. En la parte interior de las amuradas de las embarcaciones de más de 15 m de eslora, aproximadamente a mitad de su eslora, se instalarán peldaños separados verticalmente no más de 30 cm con objeto de facilitar el acceso a la embarcación cuando esté abarloada (es decir, estacionado lateralmente) a otra.

Los convenios colectivos del sector y su repercusión en materia preventiva

Consideraciones generales sobre negociación colectiva y prevención de riesgos laborales

Antes de centrarnos en el análisis específico de la regulación de la prevención de riesgos laborales en los convenios analizados del sector pesquero, conviene hacer una serie de consideraciones generales sobre la negociación colectiva y la inclusión en la misma de consideraciones sobre la materia preventiva.

La LPRL le otorga al convenio colectivo tanto un papel de mejora como de complementariedad en materia preventiva.

Con frecuencia la ley delega en el convenio la regulación o especificación de determinadas previsiones normativas, limitándose a establecer principios generales que deben ser completados por la negociación. De hecho, la Disp. Ad. 7.ª RSP ofrece un catálogo de materias donde la negociación puede desempeñar un papel complementario, como son los criterios para la determinación de los medios personales y materiales de los servicios de prevención propios, la planificación de la actividad preventiva y para la formación en la prevención de riesgos.

Hay que considerar, como se ha observado, que la ambigüedad de la regulación legal y reglamentaria en determinados extremos puede ser vista positivamente en tanto contribuye a dar cierta flexibilidad a la aplicación de las normas. Pero esta dosis de ambigüedad contenida en la regulación legal conlleva el riesgo de abrir vías de escape a la regulación. Y es aquí donde la negociación puede jugar un papel importante para conjurar tal riesgo

Junto a las funciones de mejora y complemento de la regulación estatal, es posible incluso que la negociación asuma la función de regulación principal que desplaza el papel de la regulación legal, que asume así una posición supletoria. Este es el caso por ejemplo del art. 35.4 pár. 2.º LPRL, según el cual en los convenios colectivos podrán establecerse otros sistemas de designación de los Delegados de Prevención, e incluso que las competencias reconocidas en esta Ley a los Delegados de Prevención sean ejercidas por órganos específicos creados en el propio convenio.

El reconocimiento legal del papel de la negociación se refuerza así mismo al estimarse como infracciones a la normativa en materia de prevención de riesgos laborales las acciones u omisiones de los empresarios que incumplan las normas legales, reglamentarias y las «cláusulas normativas de los convenios colectivos en materia de seguridad y de salud laboral», que quedan sujetas a responsabilidades conforme a la LPRL (art. 45.1 LPRL).

Para dar respuesta a esta cuestión, y aunque no hay una mención específica al respecto en la LPRL, la doctrina y la jurisprudencia coinciden en general en considerar que cuando se hace referencia a Convenio Colectivo en la LPRL, se está refiriendo a los Convenios Colectivos de carácter estatutario, por cuanto son estos los que tienen valor de norma jurídica, es decir, que obligan a todos los empresarios y trabajadores incluidos dentro de su ámbito de aplicación y, por tanto, los únicos que pueden imponer obligaciones

de este tipo, tal y como exigen los artículos 1 y 14.3 de la LPRL. Esta afirmación viene reforzada por el artículo 5.2 de la LISOS, que califica como infracción laboral en materia de prevención de riesgos laborales, a las acciones u omisiones contrarias a las “cláusulas normativas de los Convenios Colectivos en materia de seguridad y salud laboral...” Esto no impide que por medio de convenios extraestatutarios se regulen aspectos de seguridad y salud laboral pero lógicamente sólo podrán mejorar las previsiones contenidas en los Convenios estatutarios y únicamente serán exigibles a las partes que los hayan negociado.

Hay que tener en cuenta, por otra parte, que las obligaciones del empresario en materia de riesgos laborales exigen una constante actualización de las previsiones empresariales en materias como la evaluación de riesgos, la formación, las medidas de emergencia o la vigilancia de la salud.

De esta manera el deber de seguridad del empresario y su obligado perfeccionamiento en el tiempo requiere un seguimiento que otorga un cierto papel a los mecanismos de negociación, de control y vigilancia del cumplimiento de tales obligaciones, que puede venir ya inicialmente planificado y articulado desde la negociación colectiva.

En algunos sectores, entre los que no destaca el sector de la pesca (como veremos más adelante) la práctica convencional de los últimos años ha supuesto un cierto avance en el papel que los convenios colectivos otorgan a la salud laboral y un enriquecimiento de los contenidos regulados. Un primer aspecto llamativo de los convenios más recientes está en el creciente número de ellos que dedica un capítulo específico a la salud laboral. También es interesante destacar que en la generalidad de casos se asume desde los convenios colectivos una filosofía preventiva en materia de riesgos laborales (siguiendo las pautas trazadas en los arts. 14, 15 y 29 LPRL).

Es positivo finalmente el que, coincidiendo con las recomendaciones del Acuerdo Interconfederal para la Negociación Colectiva para 2002 (AINC 2002) y del mismo Acuerdo para 2003 (ANC 2003), en muchos de estos convenios colectivos se trate de avanzar en el desarrollo de esta materia mediante la creación, sobre todo en los sectoriales, de comisiones mixtas o subcomisiones, dentro de la comisión paritaria del convenio, específicamente para la planificación y el seguimiento de la prevención de riesgos.

Un avance eficaz también lo constituye la previsión, en algunos sectores, de la creación de Fundaciones en materia de riesgos laborales, integradas por las organizaciones sindicales y patronales representativas. Una iniciativa de estas características para el sector pesquero sería de gran utilidad e interés.

En este sentido, es necesario recalcar que la negociación debe cumplir un papel esencial para la adecuación de la normativa estatal a la diversidad de sectores y empresas. Por esta vía, la negociación puede facilitar la corrección de algunos de los defectos del actual marco regulador, como el carácter excesivamente abstracto o general de la normativa en determinados aspectos, la falta de adaptación de un marco normativo pensado para la gran empresa industrial, o, en otro plano, la tendencia de las empresas a la externalización de

servicios o a la mera «documentalización» de las obligaciones empresariales.

Como veremos a continuación, las remisiones o la reproducción de contenidos de la LPRL siguen siendo generalizadas en el sector pesquero, limitándose en muchos casos a reclamar de las comisiones paritarias creadas al efecto el impulso de la materia.

Sigue siendo perceptible un enfoque favorable a la «monetización», mediante una regulación pensada sobre todo desde la perspectiva de la compensación económica por la actualización de los riesgos (mediante seguros de accidente o pluses, y no desde el objetivo de la previsión (aunque es perceptible una mayor sensibilidad a esta cuestión).

Todavía en la actualidad puede suscribirse la conclusión expuesta en el Informe Durán de que el planteamiento convencional de la seguridad y la salud en el trabajo se conforma, aun hoy, en el mejor de los casos, con una visión puramente reparadora o defensiva frente a los riesgos laborales, sin abordar, salvo supuestos excepcionales, un tratamiento complementario de la legislación y de adecuación y aplicación de la misma en función de las características de las empresas y sectores.

Esta situación no puede justificarse por el extenso desarrollo normativo estatal y el carácter altamente técnico de determinados aspectos, porque probablemente la función de la negociación no está en abundar en los desarrollos técnicos, sino en potenciar la efectividad de la prevención y en facilitar su adaptación a los distintos sectores y empresas.

En conclusión, el enriquecimiento de la negociación en esta temática sigue lastrado por la falta de una visión estratégica sobre el papel del convenio y sobre la función que cada nivel de negociación puede jugar al respecto.

La prevención de riesgos en la Negociación Colectiva de la actividad pesquera

Pero en la práctica real, ¿cómo incide la negociación colectiva en materia preventiva, dentro de la actividad de la pesca de bajura?

El pasado año, en la realización del estudio “Análisis del modelo de organización y gestión preventiva para el colectivo de pescadores de bajura y dotación de herramientas básicas de gestión”, financiado por la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, se realizó el análisis de 22 convenios colectivos provinciales del sector pesquero.

De los 22 convenios analizados, hay 8 que en sus cláusulas no hacen referencia, en absoluto, a la seguridad y a la salud y, como mucho, hablan de las ropas de trabajo necesaria para el desarrollo del trabajo (ropa de agua, buzos,...)

Solamente, en algún convenio de pesca de bajura, aparecen dos artículos sobre prevención de riesgos laborales (en el año 2002) que hablan de la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y demás normativa, pero sin detallar casi nunca cuáles son esas normas o reglamentos.

En un convenio de los estudiados, aparece como un punto básico la acción sindical para vigilancia de las condiciones de seguridad e higiene.

En algunos convenios se hace referencia, todavía, a la Ordenanza de Seguridad e Higiene de 1971.

En un solo caso se hace referencia a la garantía de la seguridad y salud, con tareas específicas, como Evaluación Inicial de riesgos, Medidas a tomar, Medidas de información, Formación para Delegados, Revisión médica,...

La referencia a ropas (ya sean o no de seguridad) o a protecciones personales, es bastante habitual y se contempla en unos 8 convenios de los estudiados. En general, hay bastante disparidad de criterios, ya que se hace referencia a distintos temas, en cada convenio:

- Protecciones auditivas (3)
- Traje de agua (3)
- Relación de elementos de seguridad homologados (3)
- Ropa de color claro (2)
- EPIs por puesto (sin especificar).

Se incluye en casi todos (7) una referencia a las labores de limpieza y desinfección que se harán de forma periódica.

El tema de las revisiones médicas en el Instituto Nacional de la Marina, se incluye en un convenio, con carácter anual.

Solamente en los convenios más recientes, aparece alguna referencia concreta a la legislación de seguridad y salud.

No se comenta nada sobre la necesidad de que cada marinero reciba una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada en materia preventiva.

Hay una total disparidad en cuanto a los artículos que son importantes para incluir en un Convenio, esto es, todo lo relativo a vigilancia de la salud, equipos de protección individual, información, organización preventiva, medidas a tomar, evaluación de riesgos, equipos de emergencia, limpieza, etc. aparece muy pocas veces y de forma poco clara.

Concretamente, todo lo relativo a botiquines, asistencia médica, balsas de salvamento, etc., no aparece en los convenios.

En conclusión, como en otros sectores, en los convenios colectivos del sector de la pesca en general y de la pesca de bajura en particular, no se ha explotado suficientemente la capacidad que la ley otorga a la negociación colectiva, para especificar y adaptar a la realidad del sector, la normativa sobre prevención de riesgos laborales, convirtiéndose así en norma de obligado cumplimiento que mejore las condiciones de seguridad y salud en el sector.

Las siguientes tablas muestran las materias que pueden ser reguladas a través de los Convenios Colectivos:

MATERIA	CLAÚSULA	FUNDAMENTO JURÍDICO
Evaluación de riesgos	Determinación del procedimiento para realizar la evaluación de riesgos y sus requisitos mínimos	Artículo 5 del RSP
	Establecimiento de los procedimientos de información y consulta relativos a las evaluaciones de riesgos, incluyendo los riesgos para la reproducción y maternidad	ANC 2005
Planificación de la actividad preventiva	Establecimiento de criterios para su desarrollo	Disposición Adicional 7ª del RSP
	Establecimiento de los procedimientos de información y consulta relativos a la elaboración de los planes de prevención	ANC 2005
Formación	Establecimiento de criterios sobre el contenido y el número de horas de formación específica en materia de prevención de riesgos laborales, dirigida a los trabajadores	Disposición Adicional 7ª del RSP ANC 2005
Vigilancia de la salud	Establecimiento de criterios de obligatoriedad para el conjunto de la plantilla de trabajadores, así como sobre la periodicidad de las pruebas (incrementando los mínimos establecidos)	Art. 22.1 LPRL ANC 2005
	Establecimiento de pruebas añadidas a las mínimas establecidas en los protocolos médicos de VS.	ANC 2005
Organización de los recursos para la realización de las actividades preventivas	Establecimiento de criterios para la determinación de los medios personales y materiales de los servicios de prevención propios	Disposición Adicional 7ª del RSP
	Establecimiento de criterios para la determinación del número de trabajadores designados para llevar a cabo actividades de prevención, así como del tiempo y los medios de los que deben disponer para el desarrollo de su actividad	

MATERIA	CLAÚSULA	FUNDAMENTO JURÍDICO
Delegados de prevención	Establecimiento de procedimientos de designación de los delegados de prevención, distintos de los previstos legalmente (preferentemente en convenios sectoriales)	Artículo 35.5 de la LPRL ANC 2005
	Establecimiento de los criterios para la formación de los delegados de prevención, concretando el número de horas destinadas a tal efecto	Disposición Adicional 7ª del RSP ANC 2005
	Establecimiento de criterios y formas en que los delegados de prevención han de colaborar con la Dirección de la empresa en la mejora de la acción preventiva	ANC 2005
	Regulación del crédito horario que deben disfrutar los delegados de prevención	ANC 2005
	Creación de órganos específicos que asumirán y ejercerán las competencias reconocidas a los delegados de prevención, incluso respecto del conjunto de los centros de trabajo incluidos en el ámbito de aplicación del convenio o del acuerdo sobre materias concretas	Art. 35.5 de la LPRL
Comité de Seguridad y Salud	Constitución de un comité Intercentros en convenios de empresa	Artículo 63.3 del ET
	Constitución de comisiones específicas sobre Seguridad y Salud laboral que tengan como fin el análisis, estudio y propuesta de soluciones en materia de prevención de riesgos laborales	ANC 2005

MATERIA	CLAÚSULA	FUNDAMENTO JURÍDICO
Trabajadores especialmente sensibles	Establecimiento de cláusulas relativas al cambio de puesto de trabajo de los trabajadores especialmente sensibles	Art. 25.1. LPRL
Coordinación de actividades empresariales	Determinación de los medios de coordinación para los supuestos de concurrencia de empresas	Artículo 11 RD 171/2004
	Establecimiento de cláusulas relativas a los procedimientos de información y consulta, de los trabajadores tanto sobre los riesgos derivados de la concurrencia de actividades empresariales como sobre los medios de coordinación establecidos en tales supuestos	Disp. Adicional 2ª del RD 171/2004 ANC 2005
	Establecimiento de cláusulas relativas a la información que debe proporcionarse a los trabajadores y a sus representantes sobre la contratación y subcontratación de obras y servicios	Disposición adicional 2ª del RD 171/2004
	Establecimiento de medidas para la cooperación de los delegados de prevención en la aplicación y fomento de las medidas de prevención y protección adoptadas en los supuestos de concurrencia de actividades empresariales	Disposición adicional 2ª del RD 171/2004
Régimen disciplinario	Establecimiento del régimen de graduación de faltas y sanciones aplicables a los trabajadores a causa del incumplimiento de sus obligaciones en materia de PRL	Art. 29.3 de la LPRL Artículo 58.1. del ET

(FUENTE: "La función de la Negociación Colectiva en la Prevención de Riesgos Laborales – Manuel Alegre Nuño – Revista: Gestión Práctica de Riesgos Laborales nº 23 – Enero de 2006)

Para la inclusión de dichas materias en los Convenios Colectivos del sector de la pesca, será necesario que las partes negociadoras conozcan en detalle todas estas posibilidades y que exista una voluntad firme de considerarlas como vitales durante el proceso negociador. Como se ha visto, las posibilidades de innovar y de ampliar el campo de negociación en la materia son muy amplias.

Como nota característica del sector de la pesca, tan solo indicar las particularidades respecto a la Vigilancia de la Salud, pues los reconocimientos médicos para el embarque realizados por el Instituto Social de la Marina, se han considerado de hecho hasta la fecha como sustitutivos de los reconocimientos médicos laborales de Vigilancia de la Salud (situación que al parecer va a ser próximamente reconocida jurídicamente). Si esto es así, la posibilidad de ampliar vía Convenio Colectivo las pruebas médicas que se realizan, mejorar su periodicidad, etc. es menor pues a través de Convenio Colectivo no es posible intervenir en las prestaciones que la Seguridad Social otorga a los trabajadores (y el reconocimiento previo al embarque debe ser considerado un caso especial de prestación) sino tan solo establecer compromisos empresariales de completar dichas prestaciones tal y como sucede, por ejemplo, cuando se complementa vía Convenio las prestaciones por IT que la Seguridad Social otorga al trabajador.

Si finalmente se confirma vía legal que las empresas del sector de la pesca están eximidas de realizar los reconocimientos médicos laborales al realizar el reconocimiento previo al embarque por cada trabajador, debería quedar especificado si ello le exime completamente de llevar a cabo la Vigilancia de la Salud como disciplina preventiva o, en caso contrario, qué contenido mantiene para las empresas del sector, la obligación empresarial de llevar a cabo dicha Vigilancia. En función de estas posibles decisiones legales, quedará un margen mayor o menor para la negociación colectiva.

Notas sobre derecho comparado

Algunos países han abordado con éxito ciertos aspectos relativos a la seguridad y salud en la industria pesquera. Su experiencia puede ser aprovechada para orientar una futura normativa española para la Seguridad y Salud en la pesca de bajura, por lo que hemos querido incluir, al menos, una referencia a aquellas medidas de las que están publicadas o de las que se tiene noticia.

Introducción

Ciertos países (Japón o la mayoría de los estados miembros de la UE) cuentan con un amplio conjunto de disposiciones normativas y reglas sobre seguridad y salud en la industria pesquera respecto a los grandes buques. Aunque puede haber exigencias considerables por lo que respecta a la construcción de buques, el equipo de seguridad y la titulación del personal, puede haber poca o ninguna reglamentación con respecto a otros aspectos de la seguridad y la salud. Además, cuanto más pequeña sea la embarcación de pesca, menor será la reglamentación aplicable.

Australia

Una asociación de propietarios de barcos de pesca, inició un vasto programa de seguridad y salud (WAFIC) preparando un código de seguridad y salud en el trabajo para el sector de la pesca de arrastre, a raíz de las presiones del organismo estatal para que se establecieran criterios de autorregulación. Durante la elaboración de dicho código, se llevaron a cabo evaluación en los lugares de trabajo y se consultó a representantes de la industria, organismos gubernamentales, propietarios, patrones, tripulaciones. Se realizaron reuniones periódicas con asociaciones de pescadores, sesiones de información en materia de seguridad. Además se publica periódicamente una revista en la cual se plantean cuestiones relativas a la seguridad y salud. El código resultante tiene varias secciones que abarcan, entre otras cosas, las obligaciones de los propietarios, los patrones y la tripulación, así como directrices de carácter general en la materia, aplicables a todas las pesquerías.

Canadá

En Canadá, con carácter general, se ha optado por un modelo muy descentralizado. En él, las juntas regionales de compensación de los trabajadores pueden establecer reglamentos, llevar a cabo inspecciones, emitir ordenanzas e imponer sanciones para prevenir los accidentes y enfermedades profesionales. De un lado, esto plantea las ventajas de adaptabilidad a las artes de pesca y a la realidad de cada zona y promueve la participación de los trabajadores en la elaboración de la propia reglamentación. Por el contrario tiene la desventaja de que poderosos intereses locales, de carácter económico, dominen los debates en materia de seguridad y salud.

En cuanto a diálogo social, Canadá dispone de un consejo de asesoramiento en materia de seguridad marítima y cinco consejos regionales que examinan periódicamente las cuestiones relativas a la seguridad y salud en la industria pesquera.

También en referencia a Canadá, debemos destacar una experiencia que sirve como ejemplo de una forma efectiva de vencer la resistencia a las medidas de seguridad:

En el decenio de 1970 y a comienzos del de 1980, el Canadá registró una serie de accidentes en los que hubo muchos muertos por hipotermia u ahogo. Tras uno de los accidentes (sin relación con la pesca) una junta investigadora recomendó, entre otras cosas, llevar trajes de inmersión para toda la tripulación en previsión de los casos en que haya que abandonar el buque; este requisito se hizo extensivo posteriormente a los barcos de pesca. Seguidamente se consultó a la opinión pública. Los propietarios de pequeñas embarcaciones de pesca argumentaron que en su caso era inadecuado llevar trajes de inmersión ya que resultaba difícil ponérselos en el espacio tan reducido de que disponen esas embarcaciones y, además, que de producirse una entrada de agua, esto ocurriría casi con seguridad sin ningún signo de advertencia previo. Las autoridades gubernamentales retiraron entonces la propuesta relativa a la exigencia de llevar trajes de inmersión en todos los barcos de pesca y limitaron esa exigencia a los barcos de más de 150 toneladas.

No abandonaron la exigencia de un equipo de protección personal adecuado para la tripulación de las pequeñas embarcaciones de pesca, pero aplazaron su aplicación hasta que hubiera un dispositivo adecuado.

La Guardia Costera procuró encontrar una solución alternativa a los trajes de inmersión para las pequeñas embarcaciones. Se produjeron otros accidentes que dieron lugar a una investigación, como resultado de la cual se adoptaron 39 recomendaciones, algunas de ellas relativas a la necesidad de llevar y usar un equipo de seguridad. Hubo más accidentes. Se encomendó entonces a la Junta Canadiense para la Normativa General que elaborase una norma relativa a un nuevo dispositivo. Esto dio lugar finalmente a la elaboración de normas mínimas para garantizar la protección de los pescadores mediante el uso de un traje de trabajo adecuado. Estas normas abarcaban una serie de aspectos (flotabilidad, protección térmica, movilidad y confort), y exigían que los trajes fueran impermeables, resistentes a los peces y a los hidrocarburos, y que no tuvieran ninguna saliente para evitar que pudiesen engancharse en los aparejos o la maquinaria de la embarcación.

Esta concepción del traje adecuado se «vendió» luego a los pescadores. Se promocionó ese traje como sustituto del chaleco salvavidas que se exige normalmente. Se señaló también que, dado que era más durable que los impermeables tradicionales, presentaría además una ventaja económica. Siguió habiendo resistencia, y se retrasó la enmienda del reglamento sobre la inspección de las pequeñas embarcaciones de pesca. Se distribuyeron algunos trajes en forma gratuita y otros se exhibieron en todo el Canadá. Además, se enviaron folletos explicativos por correo a todos los pescadores. Posteriormente, se reunieron y analizaron los comentarios de los pescadores, tanto escritos como orales. En 1992, los pescadores canadienses podían elegir entre cinco modelos de traje que cumplían las normas en la materia y tenían cada vez más aceptación entre los pescadores canadienses.

Fuente: S.J.W. Steward: Personal life-saving appliances aboard fishing vessels, documento presentado al segundo Coloquio internacional sobre seguridad y condiciones de trabajo a bordo de los buques de pesca, celebrado en Bamio (España), septiembre de 1992

Dinamarca

El sector pesquero danés tiene una amplia tradición en lo que se refiere a co-gestión (co-management) y participación tanto de los agentes sociales como incluso de los ciudadanos y usuarios finales. Incluso materias tan polémicas como la gestión interna de la cuota pesquera o tipo de capturas están en manos de organizaciones con gran capacidad de decisión, en las que intervienen pescadores, propietarios de embarcaciones, intermediarios y asociaciones de consumidores.

Destaca en esta materia la participación de la "Danish Fishermen's Association", que es una peculiar organización que agrupa conjuntamente a armadores y trabajadores y que cuenta con la afiliación de un 85% de los pescadores del país.

Resulta igualmente fundamental la colaboración del principal sindicato del país "Fagligt Faelles Forbund" (también llamado 3F) así como del propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Con todos estos antecedentes y una cultura nacional muy arraigada de descentralización y participación de los ciudadanos en la gestión de asuntos públicos no es de extrañar que en materia de Seguridad y Salud en el sector pesquero hayan proliferado organismos para el diálogo social de forma que se han establecido siete consejos de seguridad pesquera, que se reúnen cuatro veces al año para elaborar planes de acción y coordinar la aplicación de la legislación en materia de seguridad pesquera.

Participan en estos consejos representantes de los trabajadores, de los empresarios y de los propietarios de barcos. La gran novedad de este sistema es que todas las personas que trabajan en embarcaciones de pesca en Dinamarca tienen la obligación de estar afiliadas a uno de esos consejos, que por otro lado, están subsidiados por el Gobierno existiendo además fondos para, entre otras cosas, prestar apoyo cuando se producen accidentes en el mar.

Por otro lado, en materia de Formación Profesional, han establecido un curso obligatorio para jóvenes de 16 a 18 años que se inicia con tres semanas de formación y se divide en cuatro períodos de 6 meses. Tras seis meses a bordo de un buque se realizan seis meses de formación teórica en una escuela de pesca autorizada, y después otros dos períodos de seis meses a bordo de buques. Durante los períodos a bordo se combina formación en artes de pesca con una amplia gama de materias de seguridad y salud. La asociación de pescadores de Dinamarca actúa como empleador y consejero durante esta formación.

Irlanda

Destaca en este país un programa gubernamental de subvención para financiar el equipo de seguridad de los buques.

Reino Unido

El reglamento sobre los buques de marina mercante y pesqueros, de 1997, exige a los armadores o a la empresa naviera preparar un informe escrito sobre los criterios generales que aplican en materia de seguridad y salud y revisarlos cuantas veces sea necesario, así como llevar a cabo evaluaciones periódicas de los riesgos que pueden existir para la seguridad y salud de los trabajadores en el desarrollo de sus tareas. Las autoridades prepararon una carpeta con formularios que deben utilizarse para estas evaluaciones de riesgos

Desde el "Health and Safety at Work etc. Act 1974", Reino Unido ha optado por regular de forma detallada, los requisitos de seguridad y salud para todos los buques de pesca "Vessels". Por ejemplo, existe una detallada norma (de 1988) que regula las condiciones de seguridad y salud en las operaciones de carga y descarga de pescado en los



puertos. Así, se detallan las condiciones de orden y limpieza, la protección de lugares con riesgo de caída en altura, la iluminación, los medios de emergencia, adecuación de equipos de trabajo y su mantenimiento, etc.

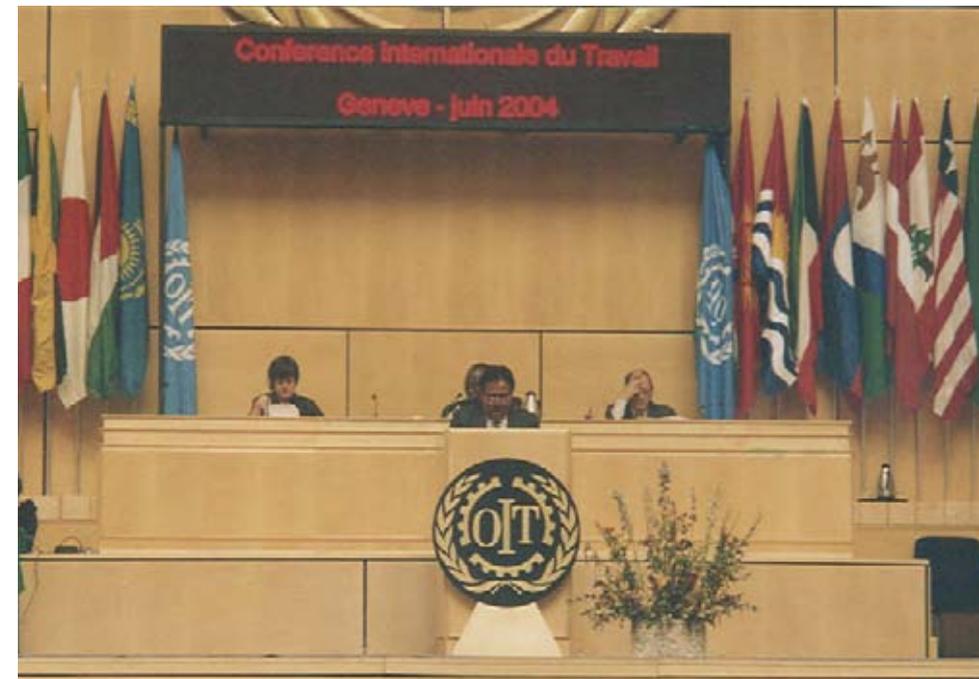
Israel

En Israel se ha publicado una norma muy detallada que determina el equipo de seguridad y de primeros auxilios que deben llevar las embarcaciones pequeñas, de acuerdo con su tamaño (se distingue entre menos de 7 y entre 7 y 24 metros de eslora). Todas las embarcaciones deben tener a bordo el equipo prescrito para pasar la inspección anual obligatoria y obtener la renovación de su certificado de navegabilidad.

Convenios internacionales destacados

Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

Destacan en este sentido, los primeros convenios de la OIT (16, 73 y 113) sobre los reconocimientos médicos de los trabajadores del mar y el trabajo de menores, así como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). Este último, que nació tras la catástrofe del Titanic en 1911, no se aplicaba en principio a los bar



Organización Internacional del Trabajo (Ginebra -junio 2004)

cos de pesca, pero posteriormente (en los años 60) se tomaron resoluciones para aplicarlo a buques pesqueros de más de 45 metros de eslora.

Conviene destacar como documento fundamental, el Convenio de Torremolinos y Protocolo de Torremolinos, que fue el primer convenio internacional jamás concertado sobre la seguridad de los barcos de pesca. Afecta a buques de 24 metros o más. En este Convenio se incluían, por primera vez, requisitos de estabilidad, construcción, estanquidad, equipo, maquinaria, instalaciones eléctricas, protección, detección, extinción y lucha contra incendios, medios salvavidas, radiotelegrafía, equipo de navegación a bordo...

Se han publicado directrices (FAO-OIT-OMI) de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños, toda vez que la gran mayoría de las flotas pesqueras actuales no llegan a los 24 metros de eslora.

También se han publicado, por estos organismos, Normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, códigos de conducta responsable (FAO 1995), el código OMI para la investigación de siniestros y accidentes marinos, entre otros.

En junio de 2007, durante la realización de este estudio, se ha aprobado por la OIT el Convenio Internacional N° 188, sobre el trabajo en la pesca y su correspondiente recomendación. Por su especial interés para el objeto de este estudio, reproducimos tanto el Conve-

nio como la Recomendación en el último capítulo de este manual dedicado a Anexos.

Por lo que se refiere al análisis del convenio, presentamos la nota de prensa oficial publicada por la Organización Internacional del Trabajo, pues resume con claridad y sencillez el sentido y el espíritu del Convenio:

Una nueva normativa laboral internacional, diseñada para mejorar las condiciones de unos 30 millones de hombres y mujeres que trabajan en el sector pesquero mundial, fue adoptada hoy en la 96ª Conferencia anual de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

“La pesca es un modo de vida único. Este nuevo Convenio refleja esa singularidad, pero además responde a las demandas de la globalización en un sector en constante expansión que expone a mujeres y hombres a situaciones peligrosas y privaciones”, dijo el capitán Nigel Campbell, de Sudáfrica, quien presidió la Comisión de la Conferencia encargada de preparar la versión final del Convenio.

El nuevo Convenio de la OIT, que llevará el número 188, fue adoptado por delegados de gobiernos, trabajadores y empleadores que asisten a la Conferencia Internacional del Trabajo con 437 votos a favor, 2 votos en contra, y 22 abstenciones.

Este Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero, 2007 (Num.188), y su correspondiente entrará en vigor cuando sean ratificados por 10 de los 180 Estados Miembros de la OIT, si al menos ocho son Estados costeros. Su correspondiente Recomendación (Num.199) también fue adoptada este jueves con 443 votos a favor, 0 en contra y 19 abstenciones.

Estas nuevas normas contienen disposiciones diseñadas para garantizar que los trabajadores en el sector de la pesca cuenten con:

- mejoras en la salud y seguridad ocupacional y atención médica en el mar, incluyendo atención en tierra;
- el tiempo de descanso necesario para preservar su salud y seguridad;
- la protección que brinda un acuerdo de trabajo; y la misma cobertura de seguridad social que tienen otros trabajadores.

Las disposiciones también tienen como objetivo garantizar que los buques pesqueros sean construidos y mantenidos de manera tal que los trabajadores cuenten con condiciones de vida adecuadas para las largas temporadas que suelen pasar en el mar.

El Convenio crea un mecanismo para garantizar el cumplimiento y aplicación de sus disposiciones por los Estados, y contempla inspecciones en puertos extranjeros para buques pesqueros grandes que realizan largas travesías para controlar que los trabajadores no estén sometidos a condiciones peligrosas para su salud y seguridad. El objetivo de esta última disposición es sacar de circulación buques operados en forma irresponsable en los cuales las condiciones de trabajo y de vida son inaceptables.

Por otra parte, el Convenio reconoce la posibilidad de que muchos países no cuenten con las instituciones o infraestructura para aplicar de inmediato todas sus disposiciones, e incluye un innovador mecanismo legal para que los estados lo puedan hacer en forma progresiva. El objetivo es promover la pronta ratificación por parte de los Estados y con-

tar con un plan para lograr que eventualmente su cobertura se extienda a todos los trabajadores de la pesca. Se espera que este enfoque flexible y a la vez centrado en las necesidades del sector genere una serie de consultas al nivel nacional – en todos los países – con el objetivo de revisar o establecer leyes, regulaciones y otras medidas.

Un informe de la OIT sobre las condiciones de vida en el sector de la pesca dice que hay diferencias importantes en el tamaño de los buques pesqueros y en las dimensiones de las diferentes operaciones de pesca en un mundo globalizado. Este informe consideró tanto las embarcaciones pequeñas que operan cerca de la costa por un tiempo limitado de tiempo, como los buques de hasta más de 140 metros de largo que trabajan durante meses en alta mar.

Hay trabajadores de este sector que reciben su pago, o parte de este, calculado en base a una participación en la captura, mientras que muchos otros trabajan por cuenta propia o son considerados como tales bajo las leyes nacionales, dice este informe.

Además indica que el trabajo en el sector de la pesca es uno de los más peligrosos, de acuerdo con las evidencias disponibles. Los riesgos surgen de la naturaleza de los mares, de la forma en que se realizan la captura y el procesamiento de pescado, y del esfuerzo contenido y con frecuencia extenuante derivado de la incertidumbre que suele estar asociada a la recolección de recursos marinos.

Tanto la pesca industrial como aquella a pequeña escala están sometidas a las fuerzas de la globalización, agrega este informe. Las capturas, que en una época se consumían localmente, ahora con frecuencia son procesadas y enviadas a restaurantes y consumidores de todo el mundo. Debido a la alta demanda, en algunas áreas los pescadores deben alejarse cada vez más para poder conseguir los recursos marinos.

Estos desafíos hacen que sea aún más relevante para pescadores, propietarios de buques, industrias relacionadas y consumidores, contar con una legislación laboral para el sector que proteja a quienes trabajan y contribuya a que sean ocupaciones resulten atractivas y sostenibles, según el informe.

“Las consultas a los gobiernos y a representantes de los propietarios de los buques pesqueros y a los trabajadores de la pesca fueron un elemento clave del Convenio y esto está reflejado en las disposiciones. De hecho, este acuerdo para lograr instrumentos que ofrezcan una protección laboral integral a los trabajadores de la pesca sólo fue posible gracias al diálogo entre representantes del sector”, dijo el capitán Campbell.

El Director General de la OIT, Juan Somavia, elogió a todos los que participaron en la discusión del nuevo Convenio (C.188), y destacó que hubo un extraordinario nivel de colaboración entre representantes de gobiernos, trabajadores y empleadores durante el proceso de redacción de los textos.

“La ampliación de la red de protección social y trabajo decente para los trabajadores de la pesca es importante para el compromiso de la OIT con la justicia social”, afirmó Somavia. *“En el sector pesquero hay muchas personas que enfrentan riesgos extraordinarios e inesperados, a menudo trabajando durante largas horas para traer alimentos hasta nuestros mercados. Estos instrumentos ayudarán a protegerlos contra la explotación”.*

El próximo paso tras la adopción del Convenio es que las autoridades de los Estados Miembros avancen hacia el proceso de ratificación.

Recomendamos fervientemente la lectura del Anexo que contiene el Convenio y la Recomendación por su especial interés.

Debe tenerse en cuenta que el Convenio se aplicará a todos los buques pesqueros, independientemente de su eslora, aunque se distinga en sus exigencias entre buques de eslora igual o superior a 24 metros y buques menores de esta eslora.

Los artículos dedicados específicamente a seguridad, salud y prevención de riesgos laborales son el 31, 32 y 33 aunque otros muchos están relacionados con la materia al regular condiciones generales de los locales de trabajo, horarios, etc.

Directivas Europeas específicas en materia pesquera y su incorporación al derecho nacional

Destacan en este punto, la directiva 92/29/CEE, del Consejo de 31/03/1992 relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques, que fue incorporada por el RD 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. Esta normativa hace especial hincapié en los medios de emergencia, botiquines, contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica, etc.

Otra Directiva, fundamental en la materia es la 93/103/CE del Consejo de 23/11/1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de buques de pesca. Esta directiva fue incorporada a nuestro ordenamiento por medio del RD 1216/97, de 18 de julio de 1997. En ella se regulan los requisitos de Seguridad y Salud de buques de pesca nuevos, iguales o superiores a 15 metros de eslora o antiguos, iguales o superiores a 18 metros. Como ya se ha indicado, este Real Decreto deja fuera de su ámbito de aplicación a las pequeñas embarcaciones que constituyen la gran mayoría de nuestra flota pesquera de bajura.

Esta situación es una de las causas fundamentales de que exista en la actualidad, una necesidad de regular los requisitos de Seguridad y Salud en las embarcaciones y para la actividad de pesca de bajura, objetivo último de este proyecto.

Resulta también de aplicación la Directiva 96/98 CE, del Consejo de 20/12/1996 sobre equipos marinos, que establece prescripciones equivalentes al protocolo de Torremolinos y a la posterior Directiva 97/70/CE, del Consejo, de 11/12/1997, por la que se establece un régimen armonizado de Seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros. Esta última Directiva, adapta el Protocolo de Torremolinos a buques de más de 24 metros de eslora y ha sido incorporada a nuestro ordenamiento por el RD 1032/1999. En este ámbito la Directiva 2002/35 y el consecuente RD 1422/2002 han modificado sustancialmente el contenido de los anteriores textos.

En materia de Tiempo de Trabajo, conviene mencionar la Directiva 1999/63/CE, del Consejo de 21/06/1999 así como la Directiva 1999/95/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 13/12/1999, relativas ambas a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar y que se han incorporado al derecho nacional mediante RD 285/2002 y RD 525/2002, que modifican el RD 1561/1995 sobre Jornadas Especiales de Trabajo. Estos reglamentos ya han sido analizados en epígrafes anteriores.

Otros documentos, informes y recomendaciones de interés

Resulta de gran interés y será de gran utilidad para la realización y seguimiento de este proyecto, la consulta de los siguientes documentos:

1º.- El denominado informe "Minguélez" de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, presentado el 12 de marzo de 2001, sobre Pesca: seguridad y causas de accidentes.

Localizable en:

<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A6-2006-0141+0+DOC+XML+V0//ES>

2º.- Propuesta de resolución del parlamento europeo sobre la pesca de bajura y los problemas a los que se enfrentan los pescadores de bajura

Localizable en:

http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/pr/562/562555/562555es.pdf

3º.- Comisión Nacional SST: Informe y propuestas presentadas por el grupo de trabajo creado para el estudio de la problemática de la "aplicación de la normativa de seguridad y salud en el trabajo en el sector marítimo-pesquero y aprobadas por el pleno de la CNSST en su sesión plenaria de junio de 2000

Localizable en:

www.mtas.es/insht/cnsst/mar_p.pdf

Conclusiones del capítulo

En esta primera aproximación al marco regulador actual de la Seguridad y Salud en el trabajo en el sector de la pesca de bajura, hemos podido constatar, en primer lugar, la inexistencia de normas específicas laborales aplicables al sector.

Este hecho, que constituye la causa y justificación de la necesidad de realizar una propuesta al respecto, no significa que nos encontremos ante una laguna legal en sentido jurídico, pues a la pesca de bajura sí queda cubierta por la normativa básica de prevención de riesgos laborales (salvo alguna excepción), sino que más bien nos encontramos ante una incapacidad de esta normativa para regular aspectos concretos y cubrir necesidades específicas de una actividad que, por su alta siniestralidad y sus peculiaridades, bien merece la existencia de una norma al respecto.

La negociación colectiva apenas aporta en la actualidad contenidos en materia de Seguridad y Salud. Sin embargo, se constituye como una de las oportunidades más viables para la mejora de la regulación en este sector, existiendo grandes posibilidades para ello.

Las buenas prácticas de algunos países en materia de Seguridad y Salud en materia pesquera, nos aportan la posibilidad de tomar de ellas, ideas creativas y especialmente útiles, por ejemplo, en materia de consulta y participación de los agentes sociales.

Por otro lado, hemos localizado documentación que, sin revestir la forma jurídica de norma vinculante, va a ayudarnos en la confección y desarrollo de nuestra propuesta de marco regulador, pues constituyen antecedentes muy válidos y aportan sugerencias muy útiles para el trabajo que ahora nos ocupa.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES



 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



NECESIDADES DE LA ACTIVIDAD PESQUERA EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES. CARENCIAS NORMATIVAS

A. La visión de los expertos

Junto con la opinión de los trabajadores recopilada a través de los grupos de diálogo o discusión, se ha incluido en el estudio la realización de diversas entrevistas a personas expertas en el sector de la pesca y/o en prevención de riesgos laborales con el fin de pulsar la situación del sector en materia preventiva (y otras materias muy relacionadas) desde un punto de vista profesional, técnico-jurídico y de análisis social.

Las entrevistas, de tipo semi estructurado, se realizaron con un guión personalizado y adecuado a cada perfil del entrevistado. Este hecho hace más complejo el análisis en conjunto de las opiniones e informaciones vertidas por los participantes, pero pese a ello se ha elegido este sistema, para un mejor aprovechamiento de la riqueza informativa y de experiencia aportada por cada uno de ellos.

De igual forma que en los grupos de discusión, se descarta la transcripción literal de las

entrevistas, pues la lectura resultaría ardua y de difícil análisis.

Hay que destacar el alto grado de cooperación de todas las instituciones a las que hemos acudido para la realización de las entrevistas.

Se garantiza el anonimato de las personas entrevistadas y se realiza desde el principio la advertencia importante de que las opiniones vertidas por estas personas son individuales y no representativas de la institución u organismo público o privado al que pueda pertenecer.

Sin embargo, en ocasiones y para facilitar una lectura más sencilla y comprensible del texto, se utilizan términos como “desde la institución X se nos indica que...” lo cual no significa estrictamente que represente una opinión institucional.

Perfil de los entrevistados y las instituciones u organismos a los que pertenecen

Como ya se ha indicado, los perfiles son muy variados pero, en todos los casos se trata de personas altamente cualificadas y con un conocimiento profundo del trabajo pesquero y de su problemática tanto en materia puramente preventiva, como en materias relacionadas directamente con la seguridad y la salud a bordo.

Así, se han realizado entrevistas a ocho personas que ocupan cargos de responsabilidad en una o varias de las siguientes instituciones u organismos públicos y privados:

- Salvamento Marítimo (SASEMAR)
- Inspección de Trabajo y Seguridad Social (Ministerio de Trabajo)
- Organización Internacional del Trabajo (OIT)
- Consejería de Trabajo de Comunidades Autónomas
- Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores
- Cooperativas de armadores.
- Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo)
- Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)
- Dirección General de Marina Mercante

Algunos de estos organismos desarrollan funciones en la materia que nos ocupa, que fueron descritas por los entrevistados y que conviene detallar, pues son de especial interés para el objeto de nuestro estudio.

Salvamento Marítimo

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, Salvamento Marítimo, da respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar: rescates, búsquedas, evacuaciones médicas, remolque, lucha contra la contaminación, difusión de avisos a la navegación, potenciación de la seguridad del tráfico marítimo y, desde luego, la recepción y la inmediata respuesta a las llamadas de socorro desde la mar.

Para ejercer esta labor, Salvamento Marítimo coordina, desde sus 21 Centros de Coordinación de Salvamento repartidos por toda la costa, los medios humanos y materiales propios, o pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores regionales, locales o internacionales.

El colectivo humano que conforma Salvamento Marítimo asciende a más de 1.000 profesionales que trabajan para prestar el servicio 24 horas al día, 365 días al año.

Aunque la misión principal de SASEMAR es la atención de la vida de las personas en el mar, también evitar que haya accidentes en todo tipo de embarcaciones y también la lucha contra la contaminación.

Una de las mejoras necesarias en la institución, desde el punto de vista de nuestro entrevistado, es lograr una mayor cercanía de la institución a los pescadores, de forma que conozcan mejor los teléfonos y frecuencias de emergencia y que tengan la total confianza en que desde SASEMAR siempre están a la escucha y desean tener una mayor cercanía con ellos.



Indicativo distribuido en las embarcaciones con el teléfono y las frecuencias de Salvamento Marítimo

Inspección de Trabajo y Seguridad Social

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS), dependiente de la Subsecretaría de Trabajo y Asuntos Sociales - de acuerdo con lo previsto en la Ley 42/1997, de 14 de noviembre de Ordenación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y su reglamento de desarrollo aprobado por RD 138/2000 de 4, de febrero así como en la Orden Ministerial de 12 de febrero de 1998 - es la organización administrativa responsable del servicio público de control y vigilancia del cumplimiento de las normas de orden social que incluye los servicios de exigencia de las responsabilidades administrativas pertinentes en que puedan incurrir empresas y trabajadores así como el asesoramiento e información a los mismos en materia laboral y de seguridad social.

Para la prestación de los servicios a los ciudadanos la ITSS cuenta con funcionarios de nivel técnico superior y habilitación nacional pertenecientes al Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y de Seguridad Social y que realizan sus funciones con el mandato de estricto cumplimiento de los principios de independencia técnica, objetividad e imparcialidad prescritos en los convenios internacionales números 81 y 129 de la Organización Internacional del Trabajo. Las funciones de inspección de apoyo, colaboración y gestión precisas para el ejercicio de la labor inspectora son desarrolladas por los funcionarios del Cuerpo de Subinspectores de Empleo y Seguridad Social, con la misma habilitación nacional.

La Dirección General de la ITSS asume como objetivo básico de su labor el impulso del cumplimiento voluntario de las obligaciones laborales y de Seguridad Social de empresas y trabajadores, desarrollando para ello tanto actuaciones preventivas como correctoras o sancionadoras, a través de requerimientos de cumplimiento de la normativa de orden social o de disposiciones relativas a la seguridad y salud de los trabajadores, requerimientos de ingreso de cuotas de Seguridad Social y conceptos asimilados, actas de infracción para la imposición de sanciones de orden social y actas de liquidación y demás documentos liquidatorios de cuotas de Seguridad Social.

Dentro de la ITSS destaca por su importancia en la materia que nos ocupa, la Subdirección General para la Prevención de Riesgos Laborales y Políticas de Igualdad, a la que pertenece nuestro entrevistado. Este organismo tiene como funciones:

- La elaboración de planes, acciones y protocolos en colaboración con las comunidades autónomas para la actuación inspectora en relación con la aplicación de la normativa de prevención de riesgos laborales, así como la coordinación, seguimiento y evaluación de los resultados obtenidos.
- El impulso y la coordinación con las comunidades autónomas de la actuación inspectora sobre las materias que hayan sido objeto de transferencia, o que hayan podido encomendarse a la Inspección mediante convenios de colaboración.
- La coordinación de actuaciones con otros organismos del departamento y las relaciones con otros órganos de la Administración General del Estado en relación con las materias citadas, en particular, en los programas de actuación para reducir la siniestralidad.

La Organización Internacional del Trabajo

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) es la agencia tripartita de la ONU y convoca a gobiernos, empleadores y trabajadores de sus estados miembros con el fin de emprender acciones conjuntas destinadas a promover el trabajo decente en el mundo.

La Organización Internacional del Trabajo (OIT) está consagrada a la promoción de oportunidades de trabajo decente y productivo para mujeres y hombres, en condiciones de libertad, igualdad, seguridad y dignidad humana. Sus objetivos principales son promover los derechos laborales, fomentar oportunidades de empleo dignas, mejorar la protección social y fortalecer el diálogo al abordar temas relacionados con el trabajo.

Al promover la justicia social y los derechos humanos y laborales reconocidos a nivel internacional, la Organización persiste en su misión fundadora: la paz laboral es esencial para la prosperidad. En la actualidad la OIT favorece la creación de trabajo decente y las condiciones laborales y económicas que permitan a trabajadores y a empleadores su participación en la paz duradera, la prosperidad y el progreso.

La OIT fue fundada en 1919, después de una guerra destructiva, basada en una visión según la cual una paz duradera y universal sólo puede ser alcanzada cuando está fundamentada en el trato decente de los trabajadores. La OIT se convirtió en la primera agencia especializada de la ONU en 1946

Dentro de la OIT existen comisiones sectoriales tripartitas y nuestro entrevistado pertenece a la Comisión de la Pesca, que ha elaborado recientemente un Convenio Internacional sobre el Trabajo en la Pesca que próximamente entrará en vigor y que supone un avance significativo en muchos aspectos para el sector, algunos de ellos puramente preventivos y otros directa o indirectamente relacionados.

Consejerías de trabajo de las Comunidades Autónomas

Las denominamos así de modo genérico aunque en cada Comunidad reciben un nombre distinto.

Las Comunidades Autónomas ostentan numerosas competencias en materia laboral que por supuesto incluyen aspectos fundamentales en materia preventiva.

El entrevistado en esta ocasión, es un Técnico en Prevención de Riesgos Laborales de la Xunta de Galicia especializado en la actividad pesquera. Se ha elegido estratégicamente Galicia por tratarse de una Comunidad con gran tradición pesquera y la mayor flota del Estado.

Dentro de las competencias de la Consellería de Traballo, la salud y la seguridad laboral constituye una materia específica que en la actualidad se manifiesta como un área emergente dada la creciente trascendencia y preocupación social por la siniestralidad laboral.

Así, a través de una Dirección General denominada de Relaciones Laborales, la consejería tiene atribuida la dirección, coordinación, control y ejecución de las competencias de la Comunidad Autónoma en seguridad y salud laboral. Se realizan funciones de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia, control y ejecución de las com-

petencias de la Comunidad en materia de prevención así como el establecimiento de vías de colaboración y cooperación técnica e institucional con organismos e instituciones con competencias en la materia

Respecto al día a día de los técnicos de prevención de las Comunidades Autónomas, y específicamente el entrevistado destaca las siguientes funciones:

- Investigación de Accidentes Graves, Muy Graves y Mortales en el Sector de la Pesca
- Visitas de Asesoramiento a Armadores, Asociaciones, Cofradías, Sindicatos, etc.
- Asesoramiento a la Inspección de Trabajo y S.S., y a cualquier organismo público o privado que lo solicite oficialmente.
- Visitas de Inspección del PLAN VIXÍA (Plan de Prevención de Riesgos Laborales para el sector pesquero de Galicia), formando equipo con un Inspector de Trabajo. (Próximamente y con la ley de Habilitación, se realizarán también labores de Técnico Habilitado)
- Organización y participación en Jornadas, Congresos, Seminarios del Sector.
- Guardias en función del Protocolo de colaboración con la Fiscalía para accidentes laborales.

Comisiones Obreras y la Unión General de Trabajadores

Los dos sindicatos con mayor representatividad a nivel nacional tienen, dentro de sus funciones constitucionales de defensa de los intereses y los derechos de los trabajadores, una importancia vital en la promoción de la prevención de riesgos laborales y la defensa de los trabajadores cuando las condiciones de trabajo no son las adecuadas.

Su implantación en el sector pesquero (y especialmente en el de bajura) es baja, debido fundamentalmente a constituir un sector de microempresas donde existen pocos casos de representación legal o sindical de los trabajadores.

Sin embargo, ambos sindicatos disponen de federaciones sectoriales que incluyen en su ámbito de aplicación la actividad pesquera, y participan activamente en la promoción y divulgación de la prevención de riesgos laborales en este sector. Además disponen de secretarías específicas de Salud Laboral que se dedican únicamente a la Prevención de Riesgos Laborales y disponen de personal especializado en la materia.

Los entrevistados pertenecientes a estos sindicatos, fueron seleccionados no sólo por su actividad sindical, sino por su profundo conocimiento de la problemática socio-laboral de un sector tan complejo como el pesquero además de su participación en otras instituciones internacionales.

De hecho, en ambos casos, se insistió por los entrevistados en la preocupación ya no solo por la prevención de riesgos laborales, sino por la normalización laboral del sector en el que la actividad sindical sigue luchando por aspectos tan básicos (y superados en otros sectores) como que el marinero disponga de una nómina con todos los requisitos legales y se le considere como un trabajador amparado por el Estatuto de los Trabajadores.

Cooperativas de armadores

En total se han realizado un total de tres entrevistas a miembros de cooperativas de armadores.

Dos de ellas, se realizaron a Técnicos en Prevención de Riesgos laborales del Servicio de Prevención de Riesgos laborales mancomunado (COAPRE) de la Cooperativa de Armadores del puerto de Vigo (ARVI)

La tercera, a un responsable de Cooperativa con amplísima experiencia y un profundo conocimiento de la realidad del sector, que realiza funciones relacionadas con el asesoramiento en materia laboral a los socios de la cooperativa.

La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo se constituyó en 1964. El fin que se perseguía en el momento de su constitución, era fomentar el mejoramiento económico y social de sus asociados, mediante acción conjunta de éstos, aunando esfuerzos en una obra colectiva.

Hoy en día, la Cooperativa de Armadores y las Asociaciones que la integran, han logrado constituir el grupo de armadores de buques pesqueros más importante de España y uno de los más importantes de la U.E.

Ello les permite tener una posición privilegiada en las relaciones con las administraciones autonómica, central y comunitaria, relaciones que son imprescindibles para tratar de orientar el presente y el futuro de la Política Común de la Pesca, aparte de facilitar la gestión diaria ante dichas administraciones en todos los asuntos de interés para la flota.



La Cooperativa la integran personas tanto físicas como jurídicas que, ejerciendo la actividad de armadores de buques de pesca, se comprometen a participar en la mejor consecución del objetivo social que se persigue. En la actualidad, integran la Cooperativa de Armadores 262 empresas. La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo asocia, a día de hoy, una flota que está integrada por 384 buques, de los que 251 son congeladores y 133 de pesca fresca, con aproximadamente 121.949 toneladas de registro bruto y cerca de 6.600 tripulantes embarcados.

La Cooperativa ha constituido un Servicio de Prevención Mancomunado para sus asociados, convirtiéndose así en una experiencia preventiva pionera en el sector y con unos resultados muy positivos, como se verá más adelante.

Este Servicio de Prevención tiene encomendado el asesoramiento y apoyo a los armadores asociados, para la puesta en marcha de sus planes de prevención y, en definitiva, lograr la implantación de la prevención y de la cultura preventiva en estas empresas.

Instituto Social de la Marina

El Instituto Social de la Marina es una Entidad de derecho público con personalidad jurídica propia, de ámbito nacional que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

Sus funciones son:

- La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.
- En colaboración con la Tesorería General, la inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, recaudación y control de cotizaciones.
- La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional. - La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, utilizando sus propios medios, tales como el Centro Radio-Médico, Banco de Datos, Centros en el Extranjero, Buques Sanitarios y otros que puedan implantarse, o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados.
- La información sanitaria a los trabajadores del mar, la educación y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo, la práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de las condiciones higiénicas de las embarcaciones, y cualesquiera otras funciones de medicina preventiva y educación sanitaria que le puedan ser delegadas.
- La formación y promoción profesional de los trabajadores del mar, así como atender a su bienestar a bordo o en puertos (nacionales o extranjeros) y al de sus familias, en cumplimiento de la Recomendación 138 de la Organización Internacional del Trabajo.
- En cumplimiento del Convenio nº 9 de la Organización Internacional del Trabajo, promover en colaboración con el Instituto de Empleo, Servicio Público de Empleo Estatal, las acciones que competen a éste, cuando se refieran a los trabajadores del mar,

tanto en la gestión de las prestaciones de desempleo como en lo relativo a la colocación de la gente del mar.

- Realizar estudios, informar o proponer proyectos de normas o programas y participar en la elaboración de convenios internacionales que afecten al sector marítimo-pesquero.

La persona entrevistada, con responsabilidades en el ISM, incide en este último punto por haber participado personalmente en la elaboración de la Directiva Europea que dio lugar al RD 1216/1997, sobre condiciones mínimas de Seguridad y Salud a bordo de buques de pesca.

Muchos de los expertos entrevistados en este estudio, han destacado la labor del ISM en la promoción de la salud en el sector pesquero expresando todos ellos la cercanía que tiene esta institución respecto a la gente del mar, que la entienden como algo suyo existiendo una relación muy especial.

Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF)

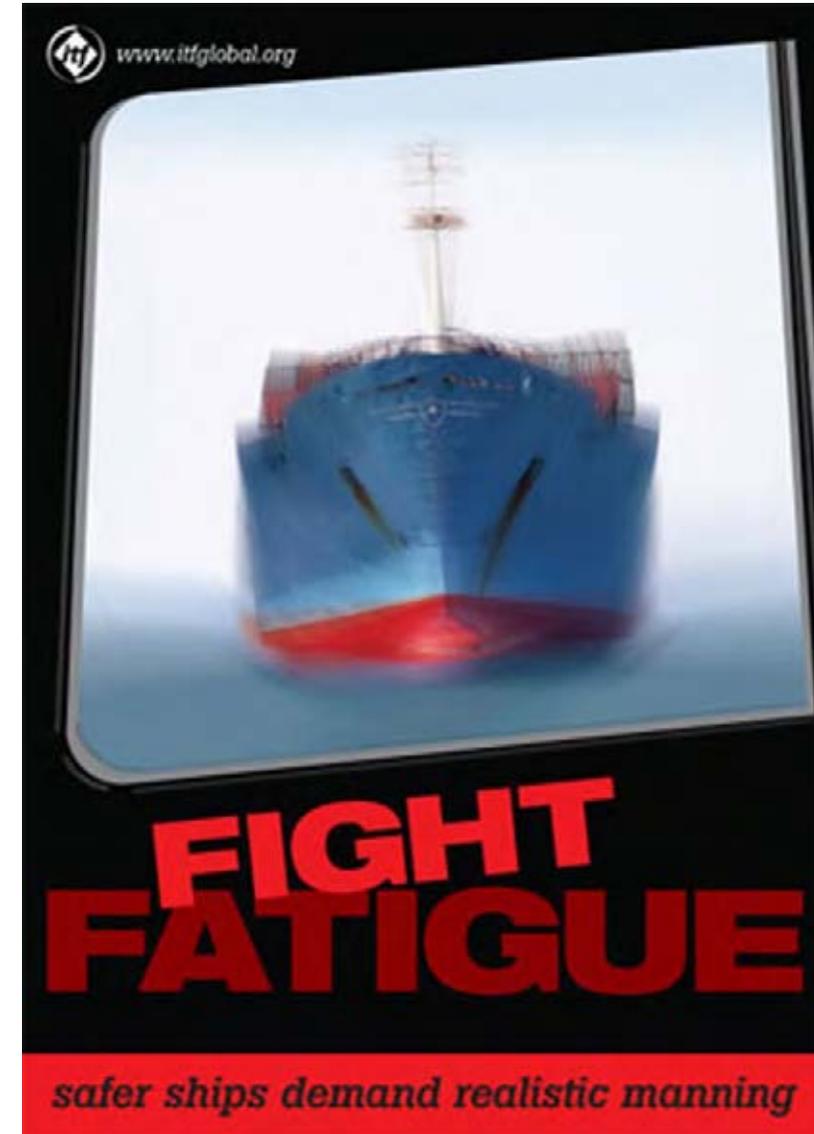
La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) representa al personal de los transportes en el mundo entero y defiende sus intereses a través de campañas y de acciones de solidaridad globales

Aunque los pescadores no puedan considerarse trabajadores del transporte, estrictamente hablando, las prácticas de explotación experimentadas a bordo de los buques pesqueros se hallan estrechamente vinculadas a las de los marinos de la marina mercante y, en consecuencia, la Sección de Pesca se está transformando en una importante parte de las actividades de la ITF.

El sector pesquero está en crisis, como consecuencia de que el 70% de las poblaciones de peces se encuentran explotadas, sobreexplotadas, agotadas o en proceso de recuperación, como resultado de una explotación excesiva. La política central de la Sección ha sido y sigue estando relacionada con la captura sostenible de los recursos marinos vivos. La creciente globalización del sector y la interacción entre las poblaciones de peces transzonales y, en ciertos casos, la alta mar, aumentan la pertinencia de la dimensión internacional.

La ITF ha acogido con satisfacción la aprobación del Convenio sobre el trabajo en el sector pesquero en la Asamblea anual de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), algo que la ITF y sus organizaciones sindicales afiliadas llevan mucho tiempo reclamando.

Esta aprobación constituye un importante paso adelante hacia la consecución de un trabajo digno para el personal pesquero. Establecerá una normativa mínima internacional en el sector y supondrá una herramienta con la que combatir la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada además de impedir algunos de los peores abusos que sabemos se cometen en este sector. Nuestro trabajo no finaliza aquí, tenemos que velar por que el convenio se ratifica y se aplica, para que marque una diferencia real en la vida laboral de los hombres y de las mujeres que trabajan en la pesca.



Cartel de la Campaña Internacional de ITF contra la fatiga y sus consecuencias en el mar, año 2006

La persona entrevistada durante nuestro estudio que pertenece a la ITF, ha participado activamente en las actividades que, en materia pesquera, realiza este sindicato internacional.

Dirección General de Marina Mercante

La Dirección General de la Marina Mercante ejerce funciones fundamentales para el objeto de nuestro estudio, por cuanto le compete la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, regulando y ejecutando los controles técnicos a los que son sometidas las embarcaciones, los controles radioeléctricos y la prevención de la contaminación.

Debe tenerse en cuenta que, como se observa a lo largo de todo el estudio realizado, las funciones de esta Dirección, relativas a la Seguridad Marítima, están estrechamente ligadas con la Seguridad y Salud laboral, por cuanto ambas son complementarias.

La formación de los trabajadores que les habilita como marineros, la formación sanitaria, la formación específica de las personas que mandan la embarcación, el control inicial y periódico de las condiciones de navegabilidad y seguridad de las embarcaciones, etc. son solo algunas de las funciones de este organismo.

Visión general de la situación de la prevención de riesgos laborales en el sector

La gran mayoría de los entrevistados coinciden en destacar el retraso que sufre el sector pesquero de bajura en lo que se refiere a implantación de la cultura preventiva, especialmente si lo comparamos con otros sectores de actividad.

Desde la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se indica que no hay una cultura de prevención de riesgos, cuestión esta que en otros sectores está prácticamente superada.

Lo que se quiere decir con ello no es que en otros sectores no existan incumplimientos sino que se observa una mayor conciencia de la existencia de una normativa específica en materia de prevención que debe ser cumplida. En el sector de la pesca, parece que todavía no esta muy asumida esta cuestión básica. No hay esta cultura empresarial de los riesgos laborales y de la prevención.

Además existe una asunción del peligro que forma parte de la actividad y que hace que no se planteen la necesidad de adoptar medidas frente a estos riesgos que genera el trabajo en el mar, en los buques en general, pero sobre todo el trabajo en la pesca.

Para el representante del ISM existen dos problemas fundamentales que son mentalidad o más que mentalidad, la cultura pesquera, los valores que a lo largo del tiempo (durante siglos de actividad) se han ido incorporando al sector y esa cultura incorpora un riesgo considerado como lógico, una asunción de riesgo que es lógica porque si no lo asumieran, los trabajadores no saldrían a la mar a pescar, pero a veces está tan incorporada que provoca una resistencia a la innovación, a la prevención y a preocuparse por lograr un mayor nivel de seguridad.

En segundo lugar habría que destacar la propia especificidad del trabajo y de los ries-

gos y condiciones en que se desarrolla el trabajo de la pesca. Todas las mejoras que se plantean en el sector deberían tener en cuenta la realidad de las embarcaciones, su estructura y tamaño, las jornadas de trabajo y su organización, etc. para no exigir medidas que realmente no son viables.

Por ello habría que insistir especialmente en formar a los trabajadores y empresarios, a dotar de los medios, a crear una mayor cultura de prevención sin perder la noción de la realidad sobre el sector que se está trabajando.

Los técnicos de ARVI-COAPRE coinciden con el representante de la ITSS en destacar que junto con la falta de cultura preventiva, nos encontramos con una carencia de recursos.

No se debe olvidar que la pesca es un sector en declive en el que faltan recursos económicos. La prevención requiere cambios en los equipos de trabajo, inversiones que afectan especialmente a un sector tan olvidado y con unos márgenes de beneficio tan escasos que cualquier nueva exigencia, haga plantearse al armador si resulta rentable mantener la actividad.

Se destaca en este sentido la sensación de "haber sido olvidado" que se percibe en el sector, especialmente el de bajura y más especialmente el artesanal.

En palabras del Técnico de la Xunta de Galicia, "la propia inexistencia de una norma que regule las condiciones específicas de seguridad y salud en pequeñas embarcaciones", es un síntoma de este olvido.

La falta de recursos económicos en el sector, ayuda a que se produzca esta situación de desventaja frente a otras actividades, pues ante la necesidad de tomar medidas, se deje pasar el tiempo y finalmente se decida asumir el riesgo y, "si hay suerte, no pasa nada".

Desde la Comisión Europea se añade a lo anterior, el hecho de que hay que distinguir dos caminos que luego confluyen en uno: La seguridad y salud laboral y la seguridad marítima o de la navegación. Sobre este aspecto, en opinión del experto de la Xunta de Galicia la seguridad marítima también es prevención de riesgos laborales.

En cualquier caso, las deficiencias detectadas por capitanía marítima en materia de seguridad marítima ponen lógicamente en peligro la seguridad y salud de los trabajadores y además, coinciden con aquellos aspectos que dan lugar a los accidentes de mayor gravedad.

Por otro lado y según se desprende de las opiniones vertidas por muchos de los entrevistados (OIT, Salvamento Marítimo, CCOO y UGT) es fundamental tener en cuenta la presencia cada vez mayor de mano de obra inmigrante en el sector.

Pese a tratarse de un sector (especialmente el artesanal) con una amplia tradición de empresa familiar, la falta de relevo generacional está dando lugar a la necesidad de contratar, paulatinamente, más personal inmigrante que, en ocasiones, no dispone de la formación adecuada, no ya en materia de prevención de riesgos laborales, sino en las propias artes de pesca y en el oficio de pescador.

Un ejemplo de ello es la gran presencia de población magrebí en la zona mediterránea y específicamente en Andalucía, así como la población peruana que se está asentando en la flota de Euskadi.

Además, la mayoría de los entrevistados, especialmente los representantes sindicales así como los de la OIT y Salvamento Marítimo hablan de un fenómeno que ya sólo se da en algunos sectores muy específicos y destaca entre ellos la pesca. Nos referimos aquí la “irregularidad” y la “marginación laboral” que todavía existe en el sector.

La experiencia (de la que hablaremos en profundidad más adelante) de inspecciones conjuntas que realizó la ITSS, autoridades de pesca, marina mercante e ISM que se inició en 2006 con carácter experimental y en la que se inspeccionaron 45 buques, dio como resultado el descubrimiento de marineros extranjeros sin permiso de trabajo, perceptores de prestaciones sociales incompatibles con el trabajo, menores de 16 años trabajando, etc.

A esto es a lo que se hace referencia cuando se habla de la “irregularidad” y la “marginación laboral”. En palabras de un representante sindical hay que regularizar aspectos básicos laborales antes de iniciar la implantación de la cultura preventiva de forma que “un objetivo sindical en el sector es que el marinero tenga una nómina”.

En este punto los representantes de ARVI-COAPRE manifiestan sin embargo que las situaciones irregulares se dan en pequeños puertos, fuera del control administrativo y que, por ejemplo, gran parte de su actividad como cooperativa es facilitar que sus asociados estén perfectamente al día en sus obligaciones administrativas y laborales.

Lo que desde luego no se puede negar y ha sido manifestado por la mayoría de los encuestados es que existe una figura particular del sector de la pesca, denominada el salario “a la parte” que influye negativamente en la seguridad y la salud de los trabajadores del sector. El salario “a la parte” es una figura tradicional del sector, mediante la cual, cada marinero cobra un porcentaje de las ganancias obtenidas una vez subastadas o vendidas las capturas en la lonja. En algunas zonas se calcula directamente al pesar las capturas en puerto, sobre un precio medio o previamente pactado. Cada marinero percibe una parte que no es idéntica sino que depende de su puesto y categoría. Esto produce varios fenómenos que conviene analizar:

- Lógicamente, cuantos menos trabajadores haya a bordo más toca en el reparto. Al reducir al mínimo posible la tripulación, se multiplica el trabajo a bordo, los ritmos de tarea son mayores y existe menor especialización y por tanto formación. En ocasiones, determinados esfuerzos físicos que debían hacerse entre dos o tres personas, los realiza una sola. A esto hay que sumar el hecho de que, en ocasiones, la seguridad y la vida de un marinero (por ejemplo en una caída de hombre al agua) depende en gran medida de la presencia y proximidad de un compañero que pueda ayudarle o dar la alarma a tiempo.
- Esto llevado al extremo, nos lleva a reflexionar sobre las personas (normalmente autónomos) que salen a pescar absolutamente solos (generalmente en embarcaciones artesanales) porque no pueden (o no quieren) soportar el gasto de compartir las ganancias con un marinero. de manera que cualquier accidente, cualquier pequeño contratiempo, puede ver multiplicadas sus consecuencias por el hecho de encontrarse solo en alta mar.

- Se asumen determinados riesgos que no deberían asumirse. “aunque el mar esté bravo hay que comer”. Si no hay capturas la familia no come y esto es un mal principio de actuación si se quiere fomentar la seguridad.
- Se aprovechan al máximo (y a veces se sobrepasan) las capacidades de la embarcación. Siempre que hay oportunidad y el mar es generoso se cargan las bodegas al máximo, hasta los límites que marca la cuota pesquera. El esfuerzo por una mayor productividad pone nuevamente en peligro la seguridad de las personas a bordo.

Esta figura pues, opera de manera similar al destajo en la construcción, de forma que podemos encontrarnos ante uno de los grandes pilares de la cultura laboral de la pesca y una de las principales causas de siniestralidad en el sector.

Los entrevistados que participan en instituciones u organismos internacionales (OIT, Comisión Europea, ITF) coinciden en destacar un aspecto relativo a la participación en la Unión Europea: La política de pesca europea está muy orientada a lograr un desarrollo sostenible desde el punto de vista medioambiental y un equilibrio entre los países con flota pesquera, limitando las capturas que se obtienen de forma extractiva y fomentando nuevas formas de obtención como la acuicultura.

Los barcos extractivos tradicionales cada vez hacen más esfuerzos por mantener gran capacidad de bodega, más velocidad, etc. concentrando todos estos elementos en barcos con determinadas medidas que no pueden variarse. Cuando el espacio escasea en la embarcación, los elementos de seguridad que existen a bordo (y cuya practicidad a menudo es cuestionada) son firmes candidatos a ser retirados o relegados a lugares inaccesibles.

Otra forma de lograr los objetivos de la política pesquera de la Unión Europea, es limitar la potencia de las embarcaciones para así reducir el “esfuerzo pesquero” que es capaz de producir ese barco. Lo cierto es que esta política se ha demostrado poco eficaz y además, puede haber provocado más de un accidente por no disponer las embarcaciones de potencia suficiente para responder ante una corriente adversa, una marejada, etc.

La escasa presencia sindical en la pesca de bajura y especialmente en la pesca artesanal, ya mencionada en la introducción de este capítulo, es destacada por el representante de la ITSS, (entre otros) como un elemento importante pues ejercen una labor fundamental para garantizar, exigir y vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales y a través de esta vigilancia conseguir una mejora de las condiciones de trabajo.

A estos problemas hay que añadir, como nos indican desde ARVI, el hecho de que prácticamente todos los barcos pequeños de costa son autónomos y por tanto la LPRL no les obliga mientras no tengan trabajadores asalariados a su cargo. Lógicamente, si no hay obligación para ellos te encuentras con bastantes reticencias ante cualquier propuesta sobre prevención pues argumentan que ya bastantes problemas les supone, cumplir con la normativa de Marina Mercante sobre seguridad marítima que lógicamente es obligatoria para todos independientemente de su régimen laboral.

En cuanto a cumplimiento general de la normativa preventiva, el Técnico de la Xunta de Galicia declara que, en la pesca de bajura y en su ámbito de trabajo, podríamos movernos (aproximadamente) en un 30% de empresas que pueden cumplir los aspectos formales y generales de la LPRL y un 5% en las que se observe una implantación real de la prevención de riesgos laborales en su actividad.

Para concluir, y tal como comentaba el representante de la OIT y Salvamento Marítimo, se deben dedicar más esfuerzos de la administración “para hacer entender a la pesca que no puede ser la hermana pobre de la prevención en España”. No debemos consentir que sectores de muy alta siniestralidad como la minería, la construcción u otros, estén cambiando (aunque lentamente) sus resultados de siniestralidad a base de esfuerzos desde todos los ámbitos (administraciones, sindicatos, patronales, profesionales de la prevención, etc.) y sin embargo los movimientos en el sector pesquero sean siempre los más tímidos, los menos escuchados y los de más escasos resultados.

La embarcación pesquera de bajura y sus equipos de trabajo

En este punto todos los entrevistados han coincidido en valorar conjuntamente los aspectos específicos de prevención de riesgos laborales en la embarcación como lugar de trabajo con los aspectos referidos a seguridad marítima. Así, se han realizado diversas valoraciones sobre el grado de cumplimiento y la compatibilidad entre ambos tipos de norma.

En este sentido, el representante de UGT y participante en la Comisión Europea, destaca que respecto a seguridad marítima, los requisitos que debe cumplir el barco están institucionalizados y normalizados por capitania marítima. Otra cosa es que desde el punto de vista laboral los buques pequeños no suelen realizar una evaluación de los riesgos simplemente porque no le atañe el 1216/97 y esto no debería ser así.

El hecho de que no haya una normativa específica laboral no significa que no deba cumplirse la ley, disponer de una evaluación de riesgos y actuar en consecuencia.

Si capitania marítima ya inspecciona los aspectos sobre seguridad, estabilidad, navegabilidad, etc. no tiene sentido duplicar la normativa y vigilar esto desde el punto de vista de trabajo, sino que lo que debe regularse es lo relativo a los accidentes puramente laborales.

Sobre el grado de cumplimiento de los aspectos competencia de la DG de Marina Mercante, la ITSS considera que, tras la campaña realizada en 2006 que incluía entre otras actuaciones, la realización de inspecciones conjuntas (a la que ya se ha hecho referencia) se comprobó la existencia de numerosas deficiencias estructurales en el propio barco.

Igualmente desde UGT y la Comisión Europea se destaca que muchas veces los accidentes se producen por falta de estabilidad en el uso de la embarcación. La falta de formación hace que, por ejemplo, “se estibe la carga en cubierta y subiéndolo el punto de gravedad hasta que se da la vuelta”. Es una falta de conocimiento de quien gobierna el barco, lo que produce un accidente que, en muchísimas ocasiones es mortal.

Desde SASEMAR, sobre las condiciones de la embarcación y la seguridad marítima,

destacan dos aspectos fundamentales:

- Cómo vigilar la construcción de los barcos y cómo incorporar aspectos de seguridad laboral. La DG de Marina Mercante no tiene en cuenta el paso de estribor a babor, los espacios necesarios para circular de forma segura, el acceso al barco, la ergonomía de las tareas que se deben realizar, etc. Por ello quizás debería intervenir alguien más. De esta forma estaríamos logrando realizar prevención “desde el diseño u origen”, a todas luces mucho más eficaz.
- Como controlar y vigilar las modificaciones en la embarcación. En este mismo sentido, merece la pena recordar los últimos accidentes graves acontecidos en el sector. En los últimos accidentes graves se han detectado modificaciones en las condiciones iniciales de salida de construcción. Por ello hay que hacer un seguimiento más estricto de las modificaciones que se hagan en el barco. Por ejemplo, en algunos accidentes graves se han comprobado modificaciones que fastidieron la estabilidad del barco y murieron los pescadores por esta causa.

Los entrevistados con funciones sindicales indican que, a su juicio, no es suficiente con las revisiones e inspecciones actuales. Desde los sindicatos, y a raíz de los últimos accidentes graves (hace dos años, hubo 5 naufragios casi seguidos) se presionó para que funcionasen las inspecciones, incluidas las de la ITSS pues tanto estas como las de Marina Mercante tienen influencia.

En palabras de los propios representantes sindicales, “se forzó para que existiera un compromiso entre los ministerios implicados para que la ITSS tuviera conocimientos suficientes sobre la pesca”. Se ha realizado formación a inspectores en este sentido con buenos resultados.

Para la realización de estas inspecciones, lógicamente, no se ha podido aplicar la normativa general de lugares de trabajo, ni a la hora de plantear los requisitos del barco ni a la hora de proponer correcciones pues esto supondría cerrar todos los barcos y además, el propio RD 486/1997, excluye expresamente a las embarcaciones de pesca de su ámbito de aplicación.

Uno de los entrevistados participó en las deliberaciones para la elaboración de la Directiva 93/103/CE, del Consejo de 23/11/1993, fruto de la cual surgió el RD 1216/1997, de disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de buques de pesca.

Resultan especialmente interesantes algunos aspectos sobre los que se deliberó y que finalmente no quedaron reflejados en la Directiva, tales como la exigencia de instalación de un armario para guardar trajes de supervivencia, o lugar donde se pudieran ubicar u otras exigencias como la de disponer de un generador de emergencia.

Estructuralmente había también otra exigencia en discusión que era relativa a que hubiera descansillos en los accesos a cubierta desde bodega o desde zona de descanso o viceversa en el descenso porque así lo hacía más seguro, respecto a los golpes de mar que pudieran producirse. En barcos de pequeño porte no puede haber esos descansillos porque la propia estructura del barco no los permite.



En ocasiones, el acceso a la embarcación constituye por sí mismo un importante riesgo. Quizás las autoridades portuarias deberían también estar implicadas en la implantación de mejoras en este campo.

También se pretendía evitar y reducir las vibraciones y los movimientos excesivos del barco desde un punto de vista estructural de navegabilidad y de estabilidad del barco. En este sentido si se diseña un barco con unas características que evite en lo posible el movimiento de la tripulación, va a tener un barco muy cómodo en cuanto esos movimientos pero va a tener un barco que en una situación extrema será inestable y peligroso porque no se adaptaría a la situación de la mar, podría evidentemente volcar y hundirse.

Este tipo de exigencias produjeron que se podía dar la paradoja de que “un barco fuera tan seguro por todo lo que se le exigía en relación con sus características estructurales que fuera un barco seguro pero no pesquero” ya que no habría sitio donde poner un arte en cubierta si tienes un generador o no habría donde poner unas nasas.

Con todo esto no se quiere decir que no sea necesario buscar esa mayor seguridad, sino que el problema reside en que si se hubieran aprobado todas esas exigencias hubiera representado, indirectamente, una reestructuración de flota por una vía encubierta de la prevención de riesgos laborales, que se hubiera cargado miles de barcos. La Directiva, así planteada, no parecía razonable.



Uno de los entrevistados, experimentado en la inspección de embarcaciones pesqueras, ha identificado las siguientes deficiencias como las más frecuentes y de mayor importancia según su experiencia y distinguiendo entre deficiencias de seguridad marítima y prevención de riesgos laborales:

Seguridad marítima:

- Balsas salvavidas mal acondicionadas para su lanzamiento al mar, problemas con sus ganchos, trincas, cadenas oxidadas y soldadas por las innumerables capas de pintura, etc.
- Aros salvavidas en mal estado (cintas reflectantes, rabizas, luces, etc.)
- Bengalas (a veces mal estibadas, caducas, etc.)
- No realización de ejercicios de abandono de buque o simulacros de emergencia

Prevención de Riesgos Laborales:

- Acceso no seguro (pasarelas, planchas, etc.)
- Falta de señalización de seguridad, cuadro orgánico si procede, etc.
- No utilización o ausencia de Equipos de protección Individual. Fundamentalmente Chalecos autoinflables de trabajo para cubierta
- Ausencia de barandillas, asideros, etc.
- Falta de protección en correas y órganos móviles.
- Falta de adaptación de los Equipos de Trabajo al RD 1215/97
- Procesos de trabajo inseguros en general
- No gestión ni integración de la Prevención en las tareas de a bordo



Por lo que se refiere a la evaluación de riesgos que debería realizarse en una pequeña embarcación pesquera, destaca la opinión del representante de la Comisión Europea, que indica que la evaluación de riesgos que se realice en un barco debe tener en consideración los problemas derivados del hecho en sí de tratarse de un barco y de las condiciones variables meteorológicas.

El chequeo o análisis preventivo debe tener en consideración, sobre todo a la hora de proponer medidas, las condiciones reales en las que se desarrolla el trabajo en un barco. Por ejemplo, no puede imponerse el uso de un chaleco salvavidas a una persona que tiene que trabajar en un habitáculo en el que apenas cabe él, o tiene que pasar por zonas estrechas, adoptar posturas...

En definitiva la propia prevención debe tener en consideración factores de ergonomía real porque si tratas de imponer medidas imposibles o que dificulten la labor, sin realizar un trabajo de investigación y de adaptación de las medidas preventivas y las protecciones al trabajador, acabarán no utilizándolo más que cuando se aproxima un barco para inspeccionar.



Sistema automático de extinción de incendios por descarga de CO₂

Medios de protección y emergencias

Uno de los temas más tratados en este punto, es el referente a los chalecos salvavidas.

La discusión que está constantemente presente en el sector es la relativa a que los chalecos salvavidas, tal y como están concebidos por parte de la DG de Marina Mercante, son chalecos para el caso de una emergencia general en los que el barco va a hundirse. Para ello deben estar siempre presentes en el barco y a disposición de los marineros.

Sin embargo, en el caso de que un golpe de mar o cualquier otro peligro, pueda producir la caída de un hombre al agua, nadie lleva el chaleco salvavidas puesto durante su tarea habitual. Además, exigirlo, tal y como están diseñados actualmente, sería perjudicial pues resultan totalmente contrarios a los principios de la ergonomía.

En la mayoría de las entrevistas se ha destacado el avance que supone la aparición de los nuevos chalecos "autoinflables" que el trabajador puede llevar puesto permanentemente durante su tarea y que, en caso de caída al agua o hundimiento repentino de la embarcación, se inflan automáticamente. Mientras no están inflados, no producen molestias y permiten libertad de movimiento pues quedan fijados como una bufanda al cuello.

La Xunta de Galicia y Salvamento Marítimo, por ejemplo, han repartido gratuitamente estos chalecos entre marineros junto con charlas formativas sobre su uso. En la Comisión Europea se ha tratado el asunto y se está experimentando para la homologación de los



mismos. Sin embargo, lamentablemente, las últimas muertes de pescadores en el mar constatan que todavía en este sentido, queda mucho camino por recorrer y es prácticamente imposible encontrar pescadores que utilicen el chaleco constantemente durante su trabajo.

En palabras del experto de Salvamento Marítimo “El chaleco es el casco de la mar”. Hay ayudas suficientes para este tipo de medios básicos pero cómo podemos actuar para que al final lo utilicen? ¿Por qué no les molestan los impermeables de agua que se utilizan tradicionalmente desde hace muchos años y sin embargo es imposible hacerles usar un chaleco? En ocasiones, parece que se trata de un ejemplo claro de resistencia al cambio.

Respecto al resto de exigencias sobre medios de emergencia a bordo del buque, los entrevistados coinciden por unanimidad en señalar que los exigidos por marina mercante son suficientes y adecuados a las necesidades de una embarcación. Nos estamos refiriendo a medios tales como bengalas, botiquines, balsas, extintores, etc. que deben ser unidos a otros medios como telecomunicaciones, radio balizas, etc. Su presencia y buen estado es revisado periódicamente por las autoridades de Marina Mercante.

Las personas a bordo

Como señala el experto de la OIT tanto en la seguridad marítima como en la seguridad y salud laboral influye especialmente el factor humano, del que todo el mundo habla pero que nadie investiga exactamente en qué consiste en cada accidente...y sobre todo el por qué de ese error humano, etc.

Las cuestiones que hemos planteado en las distintas entrevistas sobre las personas a bordo, giran en torno a dos cuestiones fundamentales: los reconocimientos médicos para embarcar y su posible validez como reconocimientos médicos de vigilancia de la salud, la formación que reciben y la que deberían recibir los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales.

Respecto a la primera de las cuestiones, las respuestas no son unánimes. Así, para el miembro de UGT no podemos identificar un reconocimiento médico para embarcar con el reconocimiento médico preventivo. “El primero es muy completo pero ¿sirve para detectar enfermedades profesionales de forma prematura, etc.? No. No podemos identificarlo”. Otras personas entrevistadas y relacionadas con los sindicatos tienen dudas a este respecto, al no conocer exactamente el contenido de los reconocimientos médicos que se realizan para el embarque, por parte del ISM.

En cualquier caso e incorporando una visión profesional de los propios redactores de este manual no se debe olvidar que, a tenor de lo dispuesto en la LPRL, la Vigilancia de la Salud de los trabajadores no consiste únicamente en la práctica de los reconocimientos médicos, sino que conlleva una serie de gestiones a realizar “por la empresa” en materia de salud laboral, de forma que se complemente con la actividad preventiva realizada desde un punto de vista técnico. Además, tiene el objetivo de la detección precoz de patologías de origen laboral y la propuesta de medidas preventivas para evitar dichas enfermedades, aspecto este en el que el reconocimiento médico del ISM no realiza función alguna.

Sin embargo, la mayoría de los expertos consultados (ISM; Salvamento Marítimo, ARVI-COAPRE, ITSS, Xunta de Galicia, entre otros) avalan la teoría de que el reconocimiento médico para el embarque es tan completo y los médicos del ISM están tan cercanos al sector (y personalmente a los pescadores), que pueden perfectamente (quizás con alguna adaptación) suplir la necesidad de realizar reconocimientos médicos por parte de un servicio de prevención.

Por lo que se refiere a la formación, existen diversos cursos que el marinero (por su cuenta y a su coste) debe realizar para poder embarcar a bordo de un barco pesquero. Esta formación, exigida por la DG de Marina Mercante está muy centrada (según UGT y Comisión Europea) en emergencias pero ¿conoce el trabajador sus derechos y obligaciones en prevención de riesgos laborales ¿la Ley, sus principios, las medidas preventivas...?

Para Salvamento Marítimo la formación preventiva es la asignatura pendiente en el sector. Entre la gente de la pesca no existe actitud ante la PRL pues no nadie ha sido capaz de llegar ahí. Incluso el pequeño patrón-trabajador no tiene la sensación de que a

él le afecte el tema de la PRL, pues no tiene conciencia de que el barco sea un centro de trabajo.

Por supuesto, no se tienen en cuenta las jornadas, condiciones, espacios de trabajo, ergonomía de los puestos, consulta y participación de los trabajadores, y todo proviene de la no llegada de la Ley al sector.

La mayoría de las opiniones Inciden en que los marineros (especialmente los jóvenes y los inmigrantes) no conocen las artes de pesca, produciéndose muchos accidentes en el uso de los molinetes, al izar las artes, accidentes por problemas de ergonomía... No se trata pues, tan solo, de una cuestión de Prevención de Riesgos Laborales sino de formación en el propio oficio.

El ISM también lleva tiempo realizando campañas formativas e informativas sobre prevención de riesgos laborales e incide en la dificultad de hacer que los marineros acudan a los cursos.

Para los expertos de ARVI-COAPRE, que han realizado planes de formación en PRL entre sus asociados, donde hay más problemas es en los barcos más pequeños, de hasta 10 tripulantes, en los que cuesta mucho trabajo que acudan a la formación.

Se están consiguiendo avances con cursos y charlas, pero hasta el momento son bastante reacios. Los más reacios son los miembros de la tripulación porque tienen la idea de que hacer un curso de seis o diez horas de prevención es perder el tiempo y piensan que no se les va a enseñar nada que ellos no sepan.

Se basan en su experiencia y son bastante reacios a recalificarse o a estar el día.

A diferencia de lo ocurrido en las cuestiones sobre reconocimientos médicos, en el caso de la formación la gran mayoría de los entrevistados coinciden en destacar que falta formación preventiva en los cursos que actualmente se imparte para poder embarcar.

Específicamente el Técnico de la Xunta de Galicia indica que, en su opinión, ambos tipos de formación deberían estar separadas de forma que todos los que quieran embarcar deberían recibir una formación específica en Prevención de Riesgos Laborales de no menos de 15 horas.

Gestión preventiva

Desde la ITSS se nos recuerda que la nueva Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (2007-2012) contempla la necesidad de adaptar la normativa de prevención de riesgos laborales a las pequeñas y medianas empresas, excesivamente cargadas de aspectos formales. En este sentido, el sector de la pesca de bajura quedaría totalmente cubierto bajo este objetivo. Las medidas que propone la Estrategia son:

- Reducir la carga documental, creando versiones más sencillas de los documentos previstos en la LPRL, para este tipo de empresas.
- Ampliar el número de empresas que pueden optar por asumir (el propio empresario) la gestión de la prevención, siendo posible en adelante, en empresas de hasta 10 trabajadores.

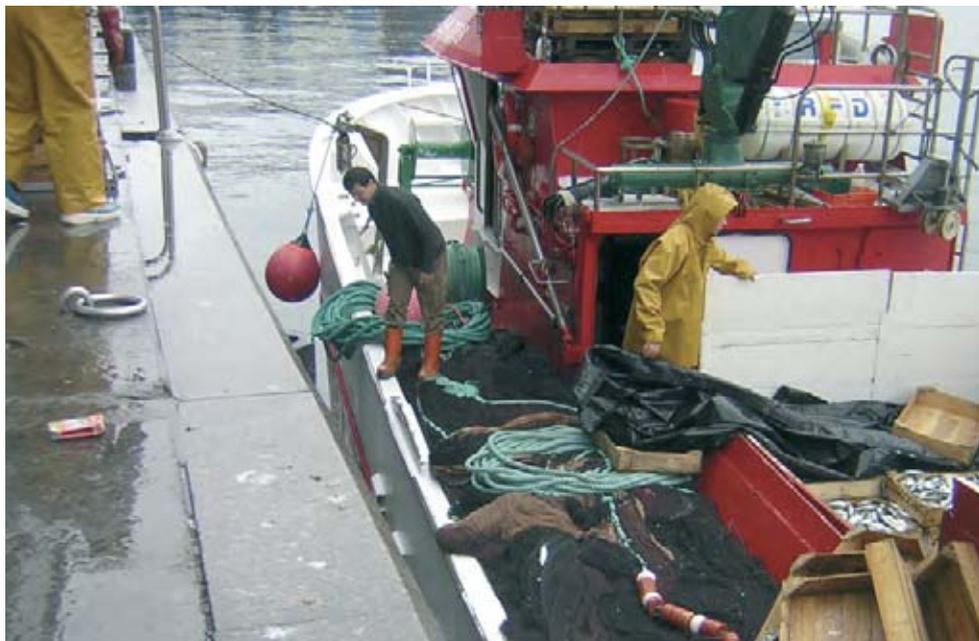


“Guía sanitaria a bordo” editada y promovida por el ISM, en el puente de mando de una embarcación en el puerto de Campello (Alicante, abril de 2007)

- Apoyar desde las administraciones, la formación de estos empresarios y facilitarle recursos para la realización de la prevención de forma sencilla.

La opinión en este caso oficial de la Xunta de Galicia sobre las opciones de gestión preventiva, es que el servicio de prevención mancomunado es la mejor opción para la organización de la prevención de riesgos en el sector de la pesca. El problema que plantea en este caso un representante sindical es, ¿quién debe constituir ese servicio de prevención? Habría que implicar en su constitución a cofradías, cooperativas y demás instituciones ya establecidas y con gran capacidad de movilización de los armadores y trabajadores del sector. También sería, a juicio de los entrevistados, muy positiva la intervención de los sindicatos más importantes en el propio servicio de prevención, o al menos articular los medios para que puedan ejercer una mayor labor de apoyo, vigilancia y control del cumplimiento de la normativa en cada caso.

Preguntado sobre el papel que debe asumir las cofradías y las cooperativas en la gestión preventiva, el representante de la ITSS opina que deben ser “propagandistas de la problemática de la Seguridad y Salud, incluso de los riesgos del sector, de la necesidad de adoptar normativa”. En definitiva, deben dirigir el cambio cultural que se tiene que producir en el sector para que se dejen de asumir como inevitables los riesgos que existen en el trabajo en el mar.



Política preventiva

En este ámbito, destaca por su interés y por la experiencia que representa en materia de coordinación entre administraciones públicas, la campaña para la mejora de seguridad y salud de los buques pesqueros:

La campaña que se acordó realizar, incluía entre otras cosas, unas actuaciones inspectoras con carácter conjunto, que pretendían que se visitaran por parte de inspector de buques, un médico del instituto social de la marina dependiente del ministerio de trabajo, un inspector de pesca y un inspector de trabajo y seguridad social. Las visitas se realizaron tanto cuando estaban en puerto como cuando estaban en el mar. La campaña que tenía en principio un carácter experimental (sobre todo por el número de buques que se iban a visitar) finalizó a lo largo del 2006, y los resultados han sido realmente interesantes por lo que se ha decidido que continuara la campaña durante el 2007, incrementando el número de buques que se van a visitar. La que se realizó en 2006 supuso la realización de 45 inspecciones a buques de pesca, de los cuales 21 se realizaron en el mar y 24 en puerto y se estas inspecciones de las embarcaciones que se inspeccionaron 14 de menos de 15 metros de eslora, 22 entre 15 y 24 metros y 9 mayores de 24 metros. Se comprobaron condiciones de seguridad y salud pero también se vio el cumplimiento de otra normativa laboral y seguridad social.

La campaña no tenía como objetivo la imposición de sanciones sino que se trataba sobre todo de mejorar las condiciones y requerir los cambios necesarios en las embarcaciones.

Como consecuencia del buen resultado se ha decidido que en el 2007 se realizará la campaña que afecta a 500 buques de pesca entre 15 y 24 m de eslora y con las mismas características del año anterior.

Desde la ITSS y también por parte del ISM, se entiende que este tipo de inspecciones tiene que continuar. A nivel general, lo que se ha detectado es que en la mayoría de los buques tenían la opinión de que a ellos no les alcanzaba la inspección, tenían sus inspecciones pero desde el punto de vista de seguridad marítima.

Como en cualquier otro sector por muy buena que sea la normativa, sino hay instrumentos o elementos o actuaciones que exijan su cumplimiento sirven de poco.

A través de estas campañas se consigue que el empresario asuma y conozca que tiene unas obligaciones, y que abandone tanto fatalismo de que la actividad en el mar es una actividad necesariamente con riesgo y no se puede hacer nada frente a ello.

Según la ITSS la actuación de las administraciones públicas en relación con la problemática de los riesgos laborales en el sector de la pesca, debe insistir en campañas de difusión, información, sensibilización y formación de los empresarios.

Por ello en la campaña prevista para 2007 también se esta desarrollando una misión informativa, para la que se han contratado los servicios de una empresa especializada en este tipo de actuaciones, y hay unos autobuses-aula que están recorriendo y van a recorrer una gran cantidad de pueblos y de puertos en España coincidiendo con los lugares donde se van a realizar las inspecciones. En estas aulas se va a dar esta publicidad a la problemática de los riesgos laborales para que en este sector haya una mayor preocupación por la prevención de riesgos laborales, informando de sus obligaciones, de cómo pueden cumplirlas, etc.

Desde el ISM también se han venido realizando campañas formativas, de forma que en los últimos 3, 4 años se ha formado a más de 1000 trabajadores en prevención de riesgos laborales y además han realizado campañas de sensibilización, debates, estudios, etc. su papel en este campo es fundamental.

Queremos destacar en este punto que todas las personas entrevistadas, con responsabilidades en la administración pública, han destacado la mejora detectada en los últimos tiempos en lo que se refiere a coordinación entre administraciones en materia preventiva. Aún así, también se señala que es un camino largo y aún quedan muchas barreras por derribar.

Respecto a las políticas de ayudas y subvenciones, la mayoría de las opiniones no son especialmente favorables. Por ejemplo, desde la OIT y Salvamento Marítimo se expresa la siguiente opinión; "Sólo en la exigencia podemos darles". Las subvenciones son positivas, pero siempre para algo muy concreto y con un cierto nivel de coparticipación de gastos.



Presentación del grupo de discusión de Vigo, que tuvo lugar el 29 de mayo de 2007 en las instalaciones de ARVI - COAPRE

Según estas opiniones, el armador tiene que ser consciente de que la PRL es su obligación y su problema y va a tener un coste. Por tanto las ayudas deben ir siempre acompañadas de un cierto grado de coparticipación y corresponsabilidad para no caer en la “automarginación” del sector.

El experto de la Xunta de Galicia, opina que deben potenciarse actuaciones como el Plan Vixía vigente en la actualidad en Galicia, o la realización de programas de formación en Prevención de Riesgos Laborales en las escuelas Náutico-pesqueras, realización de jornadas específicas, congresos, etc.

De esta forma, poco a poco, podrá ir implantándose de modo real la prevención de riesgos en la cultura propia del sector pesquero.

Por lo que se refiere a política internacional, los entrevistados que participan en organismos internacionales tales como la OIT o la Comisión Europea, destacan que es muy complejo, respecto a las embarcaciones de bajura, establecer marcos o convenios que puedan aplicarse a nivel internacional. El motivo está precisamente en el carácter artesanal de la actividad, que impide en la mayoría de las ocasiones, regular ningún aspecto que afecte a la embarcación.

Por ello, los organismos internacionales se están limitando a regular aspectos básicos de tipo laboral así como derechos y deberes que deben aplicarse en cualquier lugar o circunstancia



B.Opinión del Trabajador

Introducción

Como ya se indicó en el epígrafe dedicado a metodología, se han utilizado durante la fase de estudio, los grupos de discusión como herramienta para pulsar la opinión del trabajador y el pequeño empresario del sector de la pesca.

Concretamente los objetivos planteados en los grupos de discusión que tuvieron lugar durante la primavera de 2007, en el puerto de Chipiona (Cádiz) y en el puerto de Vigo, fueron los siguientes:

1. Recabar información sobre la percepción del trabajador respecto a la normativa reguladora de su actividad, sus carencias y sus demandas.
2. Pulsar el grado de implantación de la cultura preventiva en el sector de la pesca, grado de percepción del riesgo y grado de aceptación del mismo.
3. Obtener información sobre el grado de cumplimiento de la normativa con influencia en la Seguridad y Salud de los trabajadores.
4. Conseguir una visión global de la problemática (no sólo preventiva, sino también socio económica) actual de la pesca en España.

Para lograr estos objetivos, los grupos de discusión se realizaron apoyados en una metodología de dinámica de grupos, consistente en la presentación a los participantes de

una serie de afirmaciones estratégicamente seleccionadas para abordar todos los campos objeto del estudio así como para provocar la participación libre y espontánea de todos los participantes.

Respecto a los participantes, el grupo de discusión de Vigo tuvo una participación de 11 personas, fundamentalmente trabajadores del sector asociados a cooperativas de armadores artesanales, cofradías de pescadores de tipo local así como representantes de la cooperativa de armadores del puerto de Vigo (ARVI) y su Servicio de Prevención Mancomunado (COAPRE) (que prestaron sus instalaciones y apoyo a la realización del mismo), un representante de la Xunta de Galicia especializado en Prevención de Riesgos Laborales en el sector de la pesca y un representante de UGT como entidad promotora del proyecto, que apoyó el trabajo del técnico que ejercía como moderador.

Por lo que se refiere al grupo de Chipiona, se realizó en las instalaciones y con la participación de la Asociación de Productores de Pesca Artesanal de Chipiona, que convocó 9 personas. Concretamente seis pescadores artesanales de la zona y dos miembros de la organización. Igualmente contó con la participación y colaboración en la organización, del Instituto Social de la Marina de Cádiz.

Con el permiso de los participantes, se grabaron las sesiones, se transcribieron y por último fueron estudiadas para obtener un texto que recoja las conclusiones de los grupos, una vez comparadas entre si y analizadas con todo detalle.

No se transcriben por tanto los textos íntegros de las sesiones pues se ha demostrado su escaso interés por la dureza de una lectura "textual" o "taquigráfica" de lo dicho.

Sin embargo, si creemos interesante mostrar el guión de los grupos de discusión, es decir, mostrar las afirmaciones que se fueron presentando a los participantes, para fomentar la discusión sobre el grado de acuerdo o desacuerdo del grupo respecto a la misma y provocar su participación.

De esta forma podrá interpretarse fácilmente por el lector, el posterior análisis de los resultados.

Guión de los grupos de discusión

"La vida del pescador siempre conllevará un alto riesgo de morir en el mar. Siempre ha sido así y no va a cambiar"

"Un barco de bajura no puede tratarse laboralmente como una empresa. Aunque haya un armador que contrate unos marineros, no debería hablarse de relación laboral"

"La mayoría de los accidentes ocurren por azar, por eso se llaman accidentes, porque no se podían prever ni por tanto evitar"

Puerto de Chipiona (Cádiz). Su pequeña flota pesquera es una fiel representante, por tradición y cultura, de la pesca artesanal andaluza.

"Todos los accidentes se pueden evitar. La prevención de los riesgos laborales en este (y en cualquier) sector podría llegar a cumplir objetivos de "0" lesiones"

"El único responsable de la Seguridad y Salud en un buque de pesca es el armador, como empresario"

"El máximo responsable de la Seguridad y Salud en un buque de pesca es el armador, pero capitán (si es distinta persona) y marineros también deben tener sus obligaciones y responsabilidades concretas"

"Los controles iniciales y periódicos a que están sometidos actualmente los buques son suficientes e incluyen todos los aspectos sobre Prevención de Riesgos Laborales"

"Debería controlarse la estabilidad y flotabilidad del buque, in situ, durante la faena, pues frecuentemente se almacena la carga de forma que compromete la seguridad del barco" (P.e. un estibamiento en cubierta que eleva el punto de gravedad)

"El mantenimiento del buque, sus instalaciones y dispositivos sólo es necesario cuando éste se avería. No tiene sentido realizar mantenimiento preventivo"

"La limpieza periódica del buque y sus instalaciones debe ser obligatoria pues afecta mucho a la Seguridad"

"Las normas sobre medios de salvamento y supervivencia que afectan a pequeños buques ya son suficientemente estrictas y completas por lo que no hay que añadir nada más en este sentido"

"Cada arte de pesca debería tener sus propios procedimientos y requisitos, para realizarse de forma segura y no puede pre-establecerse los mismos requisitos para todos (uso seguro de aparejos, equipos de tracción, normas de almacenamiento seguro, etc.)"

"La evaluación de riesgos laborales que se haga en un barco de pesca de bajura deberá tener en cuenta, al menos, los siguientes aspectos:

- Riesgos específicos de los aparejos, equipos e instrumentos que se utilizan en el barco para las artes de pesca practicadas.
- Riesgos derivados de la zona marítima en que se desarrolla la actividad, respecto a los días que se permanece en mar, temperatura del agua, frecuencia de temporales, etc.

- Escalas y sistemas de acceso, zonas de paso, espacios de trabajo, limpieza en cubierta, etc.”
- Operaciones de carga y descarga de la mercancía en el muelle.
“Estos mismos factores deberán tenerse en cuenta a la hora de elegir los equipos de protección individual, quedando específicamente determinado en qué circunstancias y de qué manera deben ser utilizados por los trabajadores”
- “Para poder analizar los riesgos de una embarcación es necesario que el Técnico en Prevención embarque y vea in situ los trabajos que se realizan y los problemas de seguridad y salud a bordo”
- “Las condiciones higiénicas, agua potable, aseos, etc. están suficientemente reguladas y no plantean problemas de aplicación práctica”
- “En cuanto a emergencias, la actual normativa cubre suficientemente las necesidades de botiquín, extintores, chalecos, etc.”
- “La formación exigida actualmente para poder embarcar, es suficiente y cubre claramente las exigencias de la LPRL”
- “El reconocimiento médico preceptivo para el embarque debería eximir al armador, de la realización de un reconocimiento médico de Vigilancia de la Salud, desde el punto de vista laboral-preventivo, pues sus objetivos y contenidos son idénticos”
- “Los servicios de prevención ajenos están preparados para prestar un servicio adecuado en un barco de pesca de bajura”
- “La mejor opción para un barco es que sea el propio patrón el que asuma la gestión de la prevención, o designe a un trabajador formado para ello”
- “El servicio de prevención mancomunado es una opción muy positiva, pero tiene sus inconvenientes o dificultades”

Análisis de los resultados

Tal y como se ve en el guión anterior, las primeras cuestiones planteadas en los grupos de discusión trataban de obtener información general sobre el grado de implantación de la cultura preventiva.

La percepción del riesgo como algo cotidiano por parte de los trabajadores está muy generalizada.

Si bien en principio, las respuestas sobre la naturaleza intrínseca del riesgo a morir en la mar son desiguales, lo cierto es que cuando comienzan a narrar su experiencia personal, se detecta que afrontan con total naturalidad, accidentes e incidentes de una gravedad extrema que a cualquier otra persona le estremecería.

Se observa una diferencia sustancial entre el grupo de Vigo (más proclive a la fatalidad intrínseca al trabajo en el mar) y el de Chipiona. La causa es que el grupo de discusión de Chipiona está formado por pescadores artesanales que operan en zonas costeras con profundidades de 4 ó 6 metros y una distancia a la costa de apenas media milla o una milla. La mar en la zona tiene unas temperaturas benignas y casi siempre trabajan a escasos metros de otras embarcaciones con lo que la sensación de soledad y peligro es menor.

Las pequeñas embarcaciones del área de Vigo, que aún siendo de bajura, operan por ejemplo junto a las Islas Cíes, con una temperatura del agua extremadamente fría, grandes acantilados, profundidades de cientos de metros, etc. viven una situación totalmente distinta. Es quizás, más acusada su percepción del riesgo de su actividad.

En ambos grupos coinciden, al narrar sus anécdotas de accidentes e incidentes, en que la imprudencia del marinero, el error humano o el descuido es la principal causa. Sin embargo, en ningún caso se descarta la intervención del azar e incluso se llega a afirmar que la mayoría de los accidentes vienen por sí solos y que solo algunos se pueden evitar.

Respecto al futuro, se observa una visión optimista en ambos grupos aunque muy moderada y a largo plazo. Se reconoce que algo está cambiando en las formas de trabajar, en los medios de seguridad, etc. pero por otro lado se plantean ejemplos de problemas muy arraigados, algunos de difícil solución:

- En la pesca de bajura, el fallo de una persona puede hacer morir a 4 ó 5 en unos instantes.
- Todos reconocen saber cuando “podemos ir” y cuando no se debe salir a la mar, pero por querer salvar unas redes, se arriesga mucho, especialmente por el patrón de embarcación, empujado por el armador. En el grupo de Chipiona se asegura que el patrón consulta siempre a sus marineros ¿nos vamos o no nos vamos...? cuando el mar se pone mal.
- En el grupo de discusión de Vigo se plantea la problemática que se ha creado por lo que dicen ser una mala regulación de la potencia de los motores. En su opinión, desde la Unión Europea y para reducir el “esfuerzo pesquero” o no superar las “cuotas pesqueras” se ha limitado la potencia de los motores poniendo en peligro a los pescad-

res. Se ha entendido que limitando la potencia del motor, el pescador no obtendrá más capturas de las establecidas y esto es un error que además, perjudica gravemente la seguridad pues con un motor de escasa potencia, no puede darse respuesta a una corriente que arrastra hacia un acantilado o un oleaje que desequilibra. Aseguran que esto ha producido accidentes muy graves.

- En el grupo de discusión de Chipiona se plantea el problema de los pescadores autónomos que salen a pescar solos, llegando a proponer por algunos, que debería estar prohibido salir una sola persona a navegar pues, si ocurriera algún accidente, ninguno de los medios de emergencia de que dispone servirían para nada e incluso lo que en otras circunstancias sería un accidente leve, puede convertirse por el hecho de encontrarse solo, en un accidente mortal.
- En este mismo grupo de discusión plantean un problema fundamental para el desarrollo de una normativa. Tradicionalmente se está regulando a toda la pesca de bajura en bloque y sin distinguir de forma que ellos, por ejemplo, pueden estar en la tesitura de tener que disponer de los mismos medios para emergencias con un pesquero de 5 metros de eslora que no tiene ni cabina, que un arrastrero de 15 metros con 12 marineros a bordo, camarotes, servicios, etc.
- Un problema que reconocen en ambos grupos, es la dependencia absoluta que tienen por capturar. Se conocen casos de patrones que salen a la mar con un brazo roto, o la espalda destrozada... pero hay que comer y hay que salir. Existen muchos más accidentes reales de los que figuran en las estadísticas porque no pueden (o no quieren) permitirse el quedarse en casa de baja.
- Cuando se les indica que si no perciben que lo anterior perjudica su salud y provoca lesiones mal curadas, crónicas... e incluso un envejecimiento prematuro contestan con una deslumbrante expresión "a fulano se lo ha comido la mar" expresión al parecer típica en el sur de España y representativa de hasta que punto asumen que su trabajo es necesariamente perjudicial para la salud.
- En ambos grupos se mezclan aspectos preventivos, con demandas de otro tipo. En ambos grupos de discusión se coincide en señalar que no existen nuevas vocaciones. Jóvenes que estén dispuestos a trabajar con los horarios de la mar por los sueldos de la mar, porque, si lo que buscan es un trabajo en el que se pague bien aunque sea físicamente duro, se marchan a la construcción donde se paga muchísimo mejor, los horarios son más razonables, etc.
- Por tanto, demandan mano de obra joven pero reconocen que no pueden ofrecer buenas condiciones de trabajo y es un sector donde la conciliación de la vida laboral y familiar es prácticamente imposible de aplicar.

Por lo que se refiere a las **causas y responsabilidades** de los accidentes de trabajo en el sector, y tal como se ha adelantado, los pescadores participantes en los grupos de discusión tuvieron respuestas muy dispares, e incluso contrarias entre sí, sobre este punto.

Desde luego, no existe una cultura de la causalidad del accidente suficientemente implantada como para poder hablar de objetivos de "0" accidentes y se mantiene ese elemento natural que es el mar y que por algún motivo consideran impredecible, especialmente en el grupo de Vigo. En este mismo grupo, se hace una interesante afirmación y es que junto con las personas que trabajan en el, el barco es la base de todo. Si no se exige prevención de riesgos laborales al astillero que lo diseña y lo fabrica, tampoco cuando se realiza la certificación y la matriculación de la embarcación por Capitanía Marítima, ¿cómo va a venir alguien a posteriori a decir que tal cosa en el barco está mal o no cumple con la normativa laboral, etc.?

No existe tampoco un acuerdo sobre la responsabilidad última de lo que ocurra en el barco, en materia de Seguridad y Salud. En la mayoría de los casos se indica que debería ser el patrón o capitán del barco, el máximo responsable, pues es él el que toma in situ las decisiones más importantes que pueden afectar a la Seguridad y la Salud de los demás miembros de la tripulación. En el grupo de Chipiona, donde armador y patrón coinciden en un 90% de la flota no se planteó (lógicamente) esta duda.

Es significativo y queremos destacar como en ambos grupos, de una manera o de otra, se indica que "el responsable de la seguridad es cada uno", es decir, que todos los marineros tienen una importante responsabilidad en su Seguridad y en la de sus compañeros y es algo que supera la jerarquía empresarial. La percepción de que "todos deben cuidar de todos" en un barco es una baza positiva de la cultura del pescador que debería aprovecharse al máximo a la hora de implantar la prevención a fondo en el sector.

Por lo que se refiere al **control que se realiza actualmente** por parte de Capitanía Marítima, de las embarcaciones, todos coinciden al afirmar que no se incluyen en ellos los aspectos relativos a prevención de riesgos laborales, salvo en lo relativo a medios de emergencia donde ambas normativas podrían considerarse "competentes".

De esta forma queda en manos de cada patrón revisar o no los aspectos de seguridad y salud laboral. Algunos armadores acostumbran también a realizar un mantenimiento preventivo por su cuenta.

Por otro lado, vuelve a señalarse que la normativa nunca se hace verdaderamente adaptada a las necesidades y a las posibilidades reales de cada embarcación, sino que se recogen unos requisitos generales que a veces son inviables o inútiles en determinados tipos de embarcaciones. Sin embargo, nadie se preocupa de razonar y plantear excepciones a dichos requisitos.

En ambos grupos de discusión sale a la luz un ejemplo muy característico de estos requisitos no adaptados ni reflexionados adecuadamente, que es el de los "maquinillos" y sus sistemas de parada de emergencia. En los "maquinillos", que son máquinas para la recogida y suelta de cabos y redes, se ha exigido que se instalen paradas de emergencia y un armador que adquirió el barco ayer con todos los papeles en regla porque supuestamente es legal, tiene que adaptarlo a la normativa sobre prevención de riesgos laborales...



La acumulación de los aparejos y las artes de pesca en cubierta dificulta la circulación por la misma y hace inútil la existencia de amuradas.

Esto no tiene sentido, debería ser el astillero el que antes de poner a la venta una embarcación, se hiciera responsable de que cumple con todas las normativas para su puesta en el mercado.

Dentro del mismo ejemplo, relativo a los “maquinillos”, en determinadas embarcaciones se han colocado y aprobado paradas de emergencia que si son pulsadas, paran en seco el motor principal del barco lo que supone un riesgo para toda la tripulación, pues se puede “venir abajo” si se trata de un mal día de mar.

Por tanto, y analizando todos estos ejemplos, podemos concluir como principales defectos de la normativa actual:

- Falta de coordinación entre administraciones e incluso contradicción a la hora de dictar y aplicar normativas muy relacionadas entre si.
- Falta de adaptación de la normativa a las necesidades y las posibilidades de cada tipo de embarcación.

Se planteaba específicamente en los grupos de discusión, el aspecto relativo a la **estabilidad del barco** y la forma en que en ocasiones se compromete dicha estabilidad, mediante una estiba inadecuada de las capturas. Ambos grupos coincidieron unánimemente



en que si y en el hecho de que ha sido causa de numerosos accidentes, sin que nadie controle este aspecto in situ.

Un ejemplo parecido que se añadía al de la situación de las capturas a bordo y que plantearon los propios participantes en el grupo de discusión de Vigo, es el de los aparejos y su recogida obligatoria los viernes, para que durante el fin de semana, no entorpezcan a las embarcaciones de recreo, etc. Se producen dos situaciones que pueden comprometer la seguridad. En primer lugar, se dan casos en los que, existiendo aviso de temporal, la embarcación sale el viernes a recoger los aparejos para evitar la sanción. Ante este hecho, se determinó que en estos casos, y previo aviso a la autoridad, podrían dejarse los aparejos hasta que acabase la semana y algunos patronos tienen la picaresca de avisar (todos los viernes en que el estado de la mar no se prevé muy bueno) de que por mal estado de la mar, los van a dejar allí y de esta forma obtienen más capturas y tienen una ventaja sobre otras embarcaciones que sí han recogido.

Respecto al **mantenimiento preventivo** del buque se coincide los participantes en los grupos coinciden en que sería positivo que se realizara y desde luego afirman que las revisiones que se realizan actualmente de forma reglamentaria no incluyen aspectos de prevención de riesgos laborales sino tan solo en lo relativo a emergencias. La parte preventiva la realizará el armador que realmente quiera y muchos no lo hacen.

Por lo que se refiere al orden y limpieza a bordo, ambos grupos coinciden en señalar

que es fundamental para la seguridad de los pescadores. Además, destacan que constituye una muestra de la profesionalidad de los marineros a bordo y que por supuesto, debería ser obligatorio el mantener el buque en buenas condiciones de orden y limpieza.

Mención aparte merece lo tratado sobre **medios de emergencia a bordo**, de forma que en este tema se han llegado a las siguientes conclusiones:

- En todo caso, deberían adaptarse mejor las exigencias, a la naturaleza de la embarcación, el tipo de pesca que se realiza y los riesgos de la zona donde se opera.
- No existe posibilidad, en las pequeñas embarcaciones (muchas de ellas sin puente), de disponer de todos los medios que se les está exigiendo porque físicamente no caben en el barco si se quiere luego faenar en él.
- Los chalecos salvavidas que existen en la actualidad no pueden ser utilizados para faenar. Están a bordo para un caso de hundimiento pero no se llevan durante la jornada. Los nuevos chalecos al parecer van a llevar un GPS para su localización y que prácticamente son una bufanda "autohinchable" en caso de caída al agua, parecen más acertados para el trabajo pero aún así algunos pescadores afirman que son muy parecidos a los actuales. En este sentido un miembro de la Xunta de Galicia, Técnico en Prevención, expresó durante su participación en el grupo de Vigo que resulta desesperante ver como se entregaron de forma gratuita los nuevos chalecos, se les formó en su uso y en su utilidad y aún así no se utilizan.

Se planteó también en los grupos de discusión, una cuestión sobre los procedimientos de seguridad a bordo y su necesidad.

En este sentido, y aunque en algunos casos no se dominaba el concepto de procedimientos de seguridad, se nos transmitió la idea de que efectivamente y de forma verbal en cada barco el patrón establece las normas de trabajo y con ellas se enseña al nuevo trabajador y que entre esas normas de trabajo deben estar incluidas (integradas) las de seguridad.

Estas normas deben definir, para el método de trabajo que se sigue en ese barco y las artes que se utilizan, unas instrucciones mínimas de seguridad.

Respecto a las **evaluaciones de riesgo**, hay que destacar una confusión general (especialmente en el grupo de Chipiona) sobre lo que es ésta y si disponían o no de ella.

Aunque en ambos grupos los participantes disponían de la misma, es especialmente significativo que ni siquiera se acuerden de ello por lo que por supuesto, no quisimos plantear si se habían puesto en marcha las medidas preventivas propuestas a partir de dicha evaluación.

El grupo de discusión de Vigo, por disponer de un Servicio de Prevención Mancomunado, cuyos miembros además estaban presentes en la sesión, pudo aportar alguna idea importante a lo cuestionado sobre evaluaciones de riesgo.

La afirmación que se planteaba en el grupo era si las evaluaciones deberían tener en cuenta aspectos tales como las artes que se practican, la mar de la zona y sus peligros, los sistemas de acceso según el puerto y la embarcación, la limpieza, la carga y descarga, etc. La respuesta fue lógicamente que sí pero que además, debían añadirse aspectos tales como:

- Las tareas
- Los hábitos del trabajador
- Las costumbres de la tradición, que puedan afectar a la Seguridad y Salud
- La capacitación y formación del trabajador – pescador y de las personas con responsabilidad en la misma.
- Los horarios de trabajo
- Etc.

Respecto al modo de llevar a cabo el proceso de evaluación de riesgos y la especial dificultad de los Técnicos para la toma de datos, ambos grupos coincidían en que efectivamente la toma de datos debería realizarse a bordo, durante las faenas, para lo que se plantean varias dificultades. En primer lugar, una persona ajena a la pesca es un estorbo (y un peligro) para la embarcación. Además, debe obtener un seguro específico para embarcar y deberían arreglarse algunos aspectos de tipo formal.

Pese a todo ello se coincide en que sería fundamental lograrlo pues en el puerto debes basarte en lo que te cuentan los protagonistas además partiendo del punto en el cual se encuentran y desde el que consideran que "no hay riesgo alguno" (debido a la cotidianidad ya mencionada con la que conviven con dicho riesgo).

Las cuestiones relativas a **condiciones higiénicas** no han provocado prácticamente respuesta por parte de los pescadores, que consideran suficientemente cubierto el asunto si se dispone de una cantidad adecuada de agua, en botellas personales... Etc. Respecto a aseos, dentro de estas esloras no suelen existir, y en caso de existir (por ejemplo un arrastrero de 15 metros) no plantean problemas graves para los participantes. Tan solo se menciona que cuando existen camarotes, si se dan problemas de convivencia entre marineros, por cuestiones de higiene, pero específicamente de higiene personal.

Por lo que se refiere a la **formación** de los pescadores, ambos grupos reconocen que la formación de "competencia de marinero" que se realiza reglamentariamente para poder embarcar, no incluye suficientemente aspectos de prevención de riesgos laborales, tratándose con muy poco detalle y centrada en aspectos relativos a emergencias.

El grupo de discusión de Cádiz, por tratarse de un puerto donde no existe parada biológica, tiene más problemas para la organización de cualquier tipo de curso, para los cuales además deben desplazarse.

El problema que plantea la formación y la gran diferencia con otros sectores es que aquí es el trabajador el que se la costea, en contra de lo establecido en la LPRL.

En referencia a los **reconocimientos médicos** exigidos para el embarque y realizados

por el Instituto Social de la Marina, ha existido unanimidad absoluta en ambos grupos de discusión, sobre la idoneidad de dichos reconocimientos médicos, su estricta realización, la utilidad de los mismos, la existencia de una base de datos completísima para el seguimiento de la historia médico-laboral de los pescadores así como la cuidada atención prestada a los trabajadores y la cercanía del Instituto a los mismos.

En el grupo de discusión de Vigo, se señalaron algunos aspectos de carácter legal que interesa incluir y analizar en profundidad.

En primer lugar, el hecho de que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social no esté exigiendo aspectos relativos a Vigilancia de la Salud, en el sector pesquero, siempre que se cuente con los certificados de aptitud médica propios de este reconocimiento previo al embarque.

En segundo lugar, el hecho de que el Servicio de Prevención Mancomunado realiza algunas funciones relacionadas con la vigilancia de la salud, como es el asesoramiento a las empresas sobre salud laboral, aunque no ejerce formalmente funciones de vigilancia de la salud.

Desde un punto de vista jurídico-político, esta situación preocupa a la representación sindical y reconoce no disponer de información suficiente para decantarse a favor o en contra de dicha exención. El problema radica en si se puede considerar que la actuación del Instituto Social de la Marina cubre todos los aspectos relativos a Vigilancia de la Salud (tanto individual como colectiva) así como una reflexión en torno a la falta de equidad respecto a los demás sectores de actividad empresarial donde en lugar de ser un servicio público y gratuito, el empresario debe asumir el coste y la gestión de esta actividad.

Por último, y en los aspectos relativos a las **modalidades de organización para la gestión preventiva** y la idoneidad para la pesca de bajura, de una u otra opción de las propuestas en el RSP (RD 39/1997), destaca la experiencia aportada en el grupo de discusión de Vigo, sobre el Servicio de Prevención Mancomunado, considerado por la Xunta de Galicia como la mejor opción de organización.

La causa es la capacidad de familiarizarse con el sector, con la realidad del barco, las artes que se practican en la zona y cómo se ejecutan, e incluso llegar a conocer a las personas, ganarse su confianza y nutrirse de su experiencia. Gracias a ello, y pese a que siguen teniendo dificultades para, por ejemplo, observar in situ las tareas realizadas una vez embarcados, han logrado un reconocido nivel de efectividad.

Respecto a la actuación de los Servicios de Prevención Ajenos, se entiende en ambos grupos que es perfectamente posible, siempre que dispongan de personal que igualmente llegue a familiarizarse con el sector. La experiencia en Chipiona, con un Servicio de Prevención Ajeno, fue positiva organizándose las evaluaciones de riesgo por grupo de barcos y con entrevistas a los marineros y patronos pero, una vez más, se encuentra con el escollo de no poder observar los procedimientos, las tareas y los posibles riesgos durante su ejecución.

No se descarta y se valora como positiva la opción de que sea el propio armador el

que asuma la gestión preventiva, siempre que reciba una formación y unas herramientas adecuadas para, de una forma sencilla, poner en práctica su propio plan de prevención y tomar la iniciativa de las mejoras que se vayan realizando.

En general, en ambos grupos de discusión se mantuvo unanimidad respecto a la universalización del cumplimiento de los aspectos formales de la prevención, al menos en su ámbito de actuación y teniendo en cuenta que en ambos casos nos encontramos ante armadores y marineros con un perfil determinado, cercanos a las asociaciones y cooperativas que les han convocado, muy regularizados en los aspectos legales (alta en Seguridad Social, seguro obligatorio en vigor, etc.).

Por ello, no podemos llegar a la conclusión precipitada de que todas las embarcaciones pesqueras de bajura se encuentran en esta situación pues tanto en el grupo de Chipiona como en el de Vigo se reconoce que fuera de sus ámbitos de actuación saben de multitud de embarcaciones que permanecen en la ilegalidad, embarcando personal sin dar de alta, desempleados, menores, inmigrantes en situación irregular, etc. Por supuesto en estas embarcaciones, los aspectos relativos a Prevención de Riesgos Laborales no van a cumplirse.

Se reconoce que más allá de los aspectos formales, existe un largo camino por recorrer en lo que se refiere a la integración de la prevención de riesgos laborales en los procesos productivos y en la cultura propia del sector.

NOTA: Para el desarrollo del estudio, se realizó un tercer grupo de discusión, pero de distinto carácter y con distintos objetivos. En este último caso se utilizó esta técnica para obtener un consenso de los agentes sociales implicados en el sector, sobre un borrador de la propuesta de marco normativo regulador elaborado por el equipo jurídico de MAP-FRE Servicio de Prevención. Las conclusiones de dicho grupo, se detallan en la introducción del capítulo dedicado expresamente a la formulación de dicha propuesta y lógicamente se traspasaron al texto de la propia propuesta normativa.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



ANÁLISIS DEL REAL DECRETO 1216/1997

Objeto, definiciones y ámbito de aplicación

Según se desprende de su propia exposición de motivos, la aparición en 1997 de un Real Decreto específico en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca, deviene de dos causas fundamentales:

- La necesidad de dictar normas reglamentarias que especifiquen los aspectos más técnicos de las medidas preventivas a adoptar en determinados sectores que tienen particularidades propias, derivada del mandato o la habilitación que realiza el Artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- La obligación, en el ámbito de la Unión Europea de transponer, los criterios fijados a través de Directivas específicas en materia de Seguridad y Salud.

Por lo que se refiere al objeto y ámbito de aplicación de la norma y como ya se ha reflejado en otros capítulos, el RD 1216/1997 tiene por objeto el establecimiento de las dis-

posiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de los buques de pesca nuevos y existentes, quedando definido buque de pesca como todo buque abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción española, utilizado a efectos comerciales para la captura o para la captura y el acondicionamiento del pescado u otros recursos vivos del mar.

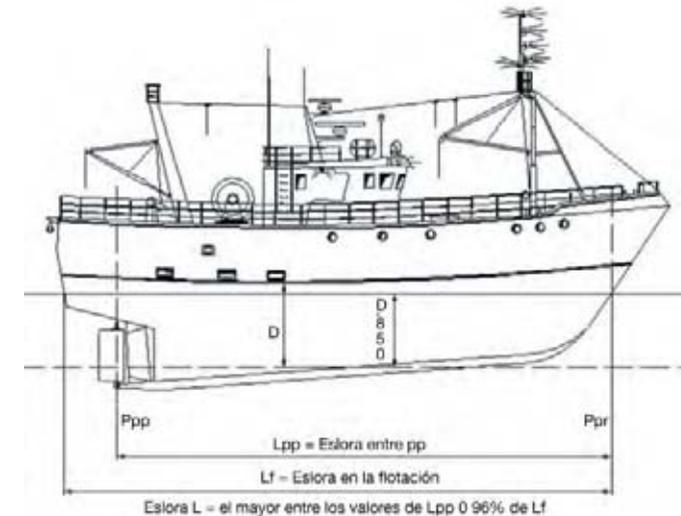
Este ámbito de aplicación basado en el lugar de abanderamiento o registro del buque, es sensiblemente diferente al establecido de forma genérica por el Estatuto de los trabajadores (RDLeg 1/1995), cuando indica en su artículo 1 que:

“La legislación laboral española será de aplicación al trabajo que presten los trabajadores españoles contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero, sin perjuicio de las normas de orden público aplicables en el lugar de trabajo. Dichos trabajadores tendrán, al menos, los derechos económicos que les corresponderían de trabajar en territorio español”

En el mismo sentido y en el propio artículo 1 del ET, se indica que en la actividad del trabajo en el mar se considerará como centro de trabajo el buque, entendiéndose situado en la provincia donde radique su puerto de base.

Aunque no es una cuestión que vaya a darse en las embarcaciones de bajura (que son las que principalmente nos ocupan) merece la pena al menos mencionar la problemática que, a nivel internacional, plantean estas cuestiones de abanderamiento de buques en el extranjero, empresas que supuestamente son de un país y su capital es totalmente de otro y otros artificios que en ocasiones se realizan (y se persiguen) para eludir tanto cuestiones de índole laboral como cuestiones referentes a cuota pesquera, etc.

Como ya se indicó, queda fuera del ámbito de aplicación del RD todos aquellos buques de pesca que queden fuera de la definición de buque de pesca nuevo o buque de pesca existente (Nuevos con una eslora entre perpendiculares (Lpp) menor de 15 metros y existentes con una eslora entre perpendiculares (Lpp) menor de 18 metros.)



Fuente: Guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos en el trabajo a bordo de los buques de pesca (INSHT)

El análisis de las causas por las que quedaron fuera del ámbito de aplicación estas pequeñas embarcaciones es complejo. Según se pudo saber a través de las entrevistas con expertos (ver capítulo al respecto) durante las negociaciones propias de la redacción de la Directiva 93/103, de 23 de noviembre de 1993 se decidió optar por esta exclusión debido a que los requisitos exigidos a las embarcaciones, desde el punto de vista técnico, resultaban a juicio de la mayoría de los Estados inviables para las embarcaciones de pequeña envergadura, especialmente aquellas que quedan bajo la denominación genérica de "artesanal".

Otra opción posible (que a nuestro juicio habría tenido más éxito) es incorporar un menor número de requisitos de tipo técnico para la embarcación (reducir los aspectos de los Anexos I y II) y haber profundizado en mayor medida en los aspectos generales de implantación de la prevención en el sector, como por ejemplo:

- Las opciones más adecuadas para la organización de la gestión preventiva y sus requisitos.
- Los requisitos de la formación puramente preventiva que se realice en el sector y su entronque con la formación profesional y sanitaria que reciben los marineros y las personas con responsabilidad a bordo.
- Resolver los aspectos relativos a Vigilancia de la Salud y su relación con los reconocimientos médicos previos al embarque (que se realizan en todo el ámbito internacional).
- Especificar el papel que puedan (o deban) tener los agentes sociales y grupos de interés típicos y característicos del sector, tales como cofradías, asociaciones, cooperativas, etc. Se ha comprobado a lo largo de este estudio que el asociacionismo aunque con diversas formas, tiene una gran presencia en el sector.
- Adaptar en mayor medida las obligaciones documentales a las particularidades que como empresa tiene una embarcación.
- Definir específicamente las responsabilidades del capitán en el ámbito de la prevención de riesgos laborales.

La Directiva (y nuestro posterior Real Decreto) habrían tenido a nuestro juicio mayor calado socio-laboral incidiendo en estos aspectos y dejando de lado una normativa muy técnica que imposibilitó su aplicación a más del 80% de las embarcaciones pesqueras en el caso español

De esta forma, habrían tenido cabida todo tipo de embarcaciones pesqueras, independientemente de su tamaño y sus condiciones estructurales, dejando en manos de la normativa propia del Ministerio de Fomento, los aspectos técnicos (con incidencia preventiva o sin ella) como al final ha venido ocurriendo en la práctica con la publicación del RD 1032/1999 para buques mayores de 24 metros y el RD 543/2007 que establece las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por buques menores de 24

metros. No es menos cierto que estos reglamentos no han tenido en cuenta cuestiones fundamentales de Seguridad y Salud laboral, haciendo un flaco favor a la integración de la prevención y a la prevención "en el origen", es decir, tomada en cuenta desde el diseño y la construcción de la embarcación.

La posibilidad de regular aspectos de Seguridad y Salud laboral en normas no específicamente laborales es total y existe una amplia tradición, por ejemplo, en la normativa europea sobre máquinas.

En línea con lo anterior, una opción que a nuestro juicio habría tenido mayores posibilidades de éxito es limitar los anexos incluidos en la Directiva y posteriormente en el Real Decreto 1216/1997 a las condiciones "de utilización" del barco y sus equipos, de forma que quedara perfectamente delimitado por la normativa de Fomento cómo debe ser el barco, sus condiciones de seguridad intrínseca (tanto de seguridad marítima como de sus tripulantes) y desde la normativa laboral se regulase cómo debe utilizarse la embarcación, sus instalaciones, etc. por parte de los marineros – trabajadores, el capitán o patrón y el propio armador.

Obligaciones generales

Por lo que se refiere a las obligaciones generales del artículo 3, el reglamento adolece de varias incorrecciones o al menos aspectos de mucha dificultad interpretativa.

Así, el citado artículo establece:

Artículo 3:

Los armadores adoptarán las medidas necesarias para que:

Los buques sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores, en particular en las condiciones meteorológicas previsibles, sin perjuicio de la responsabilidad del capitán.

Además de la documentación prevista en el artículo 23 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se realice un informe detallado de los sucesos que ocurran en el mar y que tengan o pudieran tener algún efecto en la salud de los trabajadores a bordo. Dicho informe deberá transmitirse a la Autoridad laboral. Asimismo, tales sucesos se consignarán de forma detallada en el cuaderno de bitácora o, en su defecto, en un documento específico para ello.

Con objeto de preservar la seguridad y la salud de los trabajadores, el armador facilitará al capitán los medios que éste necesite para cumplir las obligaciones que le impone el presente Real Decreto.

En la aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 21 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el trabajador deberá tomar en consideración los posibles riesgos que corran los demás trabajadores.

Los buques estarán sujetos a los controles periódicos previstos en la normativa que les sea de aplicación.

En el primer punto, merece la pena analizar la referencia realizada a la responsabili-

dad del capitán. En principio, no queda definitivamente claro quién debe tomar la decisión de utilizar o no utilizar el buque ante la previsión de determinadas condiciones meteorológicas adversas.

El armador tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para que el buque sea utilizado sin poner en peligro la seguridad y salud, pero es una obligación que no exime al capitán de su responsabilidad.

Desde nuestro punto de vista lo que el legislador ha querido plasmar es que, desde el punto de vista laboral y de prevención de riesgos laborales, corresponde al armador la responsabilidad de que el buque de pesca sea utilizado solo cuando se den unas adecuadas condiciones de seguridad sin olvidar que, desde el punto de vista de la normativa nacional e internacional de navegación, la decisiones operativas sobre la salida a la mar, el regreso, la ejecución de los diversos procedimientos productivos, etc. corresponde al capitán.

Respecto al informe detallado sobre incidentes y accidentes, a que hace referencia el apartado 1 b), resulta a todas luces una novedad interesantísima que convendría aplicar a cualquier tipo de embarcación. De esta forma parece que se pretende mejorar el número de accidentes notificados o al menos registrados en el sector, pues subsistía en el momento de su aprobación (y lamentablemente aún subsiste) la costumbre de no notificar los accidentes a la autoridad laboral, salvo que fuera absolutamente imprescindible.

Aunque la medida aun no ha dado los frutos esperados, una debida implantación de la misma sería muy beneficiosa para poder plantear acciones correctoras ante los accidentes así como para poder disponer de estadísticas reales sobre la siniestralidad en el sector. En este estado de cosas, la notificación de incidentes es una mera utopía.

El segundo punto del artículo 4 hace referencia, nuevamente, a la relación entre armador y capitán y vuelve a insistir en que desde el punto de vista del propio RD y de la LPRL el armador sigue siendo el empresario y por tanto el responsable de dotar a sus trabajadores de los medios adecuados para el desarrollo seguro de su trabajo, en concordancia con el artículo 17.1 de la LPRL.

Mayor problemática plantea la interpretación del punto tercero, sobre el riesgo grave e inminente del artículo 21.2. de la LPRL.

Literalmente, el artículo 21.2. de la LPRL señala lo siguiente:

"De acuerdo con lo previsto en el apartado 1 del artículo 14 de la presente Ley, el trabajador tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo, en caso necesario, cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o su salud"

El citado punto tercero limita este derecho individual del trabajador a la consideración de los riesgos que corran los compañeros en caso de que él abandone efectivamente la actividad. El problema aquí radica en que el lugar de trabajo literalmente (y pese a lo que indica la Guía Técnica publicada por el INSHT) es el buque. El abandono del buque por riesgo grave o inminente por parte de un marinero, puede suponer la puesta en peligro

de los demás marineros.

Aunque el artículo es poco claro al respecto, entendemos que no se aborda el principal problema que puede plantear la materia y es que el ejercicio del derecho a interrumpir la actividad y abandonar el puesto de trabajo y especialmente el derecho colectivo a paralizar la actividad en caso de riesgo grave e inminente es totalmente incompatible con la normativa sobre navegación marítima, pudiendo ser considerado técnicamente como un motín.

Debería pues, haberse solventado este escollo que sí puede representar un problema grave de incompatibilidad en la normativa y desde luego, describir claramente cómo se puede ejercer el derecho recogido en el artículo 21 de la LPRL en una embarcación pesquera.

Por último y por lo que se refiere al cuarto punto del artículo analizado, aunque su texto parece sobrar por obvio, es una técnica muy utilizada en prevención de riesgos laborales, para habilitar en cierta medida a que los técnicos e inspectores laborales puedan también hacer, siquiera de forma somera o puramente documental, una revisión del cumplimiento general de la normativa a que se hace referencia:

La guía técnica para la evaluación y prevención de los riesgos en el trabajo a bordo de los buques de pesca, publicada por el INSHT en cumplimiento de la disposición final primera, expresa en este mismo sentido:

Se debería comprobar que los buques pesqueros poseen los certificados de navegabilidad, francobordo, estabilidad, seguridad u otros que correspondan al tipo de buque de los indicados en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, sobre inspección y certificación de buques, y que sean válidos para el período de comprobación, de forma que acrediten el cumplimiento por el buque de la normativa nacional e internacional aplicable al mismo. En caso contrario, se debería comunicar a la Autoridad marítima competente.

Lamentablemente la actuación preventiva que se propone en la guía técnica se queda ahí, no planteándose la necesidad de comprobar in situ si los requisitos para la navegabilidad, usos, límites de carga, equipos permitidos, etc. señalados en dicha documentación se están cumpliendo pues, en caso contrario y sea cual sea la normativa de referencia, se está poniendo en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores a bordo.

La propuesta que aquí planteamos no es tan compleja ni disparatada. Se trata, simplemente de actuar de igual manera que se actúa cuando se observa en un lugar de trabajo una deficiencia en materia de lucha contra incendios, regulada por un Real Decreto emanado del Ministerio de Industria. El técnico en prevención, al igual que se indicó en otro capítulo respecto al Inspector de Trabajo y Seguridad Social, puede comprobar, vigilar y promover el cumplimiento de cuanta normativa técnica pueda afectar a la Seguridad y Salud de los trabajadores, independientemente de su naturaleza u origen ministerial.



Disposiciones mínimas de seguridad y de salud en los buques

La técnica utilizada en esta ocasión es similar a la utilizada en otras normas del mismo año con origen en directivas europeas.

Se trata de una forma peculiar de establecer un régimen transitorio, de manera que no se exigen los mismos requisitos para buques existentes (menos exigencia) que respecto a los nuevos.

Se establecen así dos Anexos siendo el primero de ellos el dedicado a buques nuevos así como a reparaciones, reformas o modificaciones importantes en los antiguos, y el segundo dedicado a buques de pesca existentes, en el que los requisitos son suavizados o matizados.

Lo contrario podría haber llevado a tener que reconvertir la flota pesquera con todas las repercusiones económicas y sociales que ello conlleva.

Específicamente los anexos del RD regulan los siguientes aspectos técnicos como requisitos del buque de pesca, como lugar de trabajo:

- **Navegabilidad y estabilidad:** A este respecto no se debe olvidar que las condiciones de construcción, integridad de estanqueidad, estabilidad y francobordo son aspectos regulados por la normativa específica de marina mercante. Así pues, el RD 1216/97 se limita a establecer la obligatoriedad de mantener el buque en buenas condiciones de navegabilidad y dotado de equipamiento apropiado a su destino y utilización prevista,

manteniendo a disposición del personal de guardia la información sobre las características de estabilidad del buque. Lo que destaca en este aspecto es el establecimiento de la obligación del capitán de adoptar las medidas necesarias para el mantenimiento de la estabilidad del buque.

- **Instalación mecánica y eléctrica:** Se insiste en este punto, especialmente en las fuentes de energía eléctrica de emergencia, cuadros de distribución, acumuladores, equipos de carga, descarga y tracción, instalaciones de refrigeración, cocinas, etc. Sin embargo, una vez más nos encontramos con aspectos regulados por marina mercante con mayor detalle y acierto que por la normativa laboral.

- **Instalación de radiocomunicación:** Según el Real Decreto estudiado, la instalación de radiocomunicación deberá estar preparada para establecer contacto en todo momento con una estación costera o terrena como mínimo. Este aspecto también está regulado en detalle por la normativa de marina mercante





- **Vías y salidas de emergencia:** Se establece la necesidad de que las vías y salidas de emergencia permanezcan siempre expeditas, sean de fácil acceso y conduzcan lo más directamente posible a la cubierta superior o a una zona de seguridad y de allí a las embarcaciones de salvamento. Una vez más la normativa específica de marina mercante establece requisitos con mayor detalle respecto a este punto.
- **Detección de incendios y lucha contra éstos:** Igualmente, las disposiciones del RD 1216/1997 establecen normas de carácter general, mucho menos específicas y detalladas que la normativa vigente en marina mercante que detalla el tipo y número de dispositivos exigidos, etc.
- **Ventilación de lugares de trabajo cerrados:** Se establece la obligación de velar por que los lugares de trabajo cerrados dispongan de aire fresco en cantidad suficiente y si existiera ventilación mecánica esta deberá estar en buen estado de funcionamiento.
- **Temperatura de los locales:** Tampoco se establecen aquí temperaturas específicas, indicándose que deberá ser adecuada al organismo humano durante el trabajo y al uso dado a los locales. En este punto no existe en la normativa de marina mercante, disposición reguladora.
- **Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo:** No se establecen condiciones mínimas concretas de iluminación, sino que se limita a establecer la necesidad de combinar iluminación natural suficiente y equipamiento de luz artificial adecuada a la



- pesca que no debe poner en peligro la seguridad y salud de los trabajadores ni la navegación de los demás buques. En determinados supuestos deberá existir iluminación de emergencia que se probará periódicamente.
- **Suelos, mamparos y techos:** Los suelos deberán ser antideslizantes o estar provistos de dispositivos contra caídas, quedando libres de obstáculos en la medida de lo posible. También se hace referencia al necesario aislamiento acústico y térmico de los lugares de trabajo en que estén instalados los puestos. Las superficies deberán ser tales que puedan limpiarse y revocarse para lograr condiciones de higiene adecuadas. Nada se señala en este sentido en la normativa de marina mercante.
 - **Puertas:** Las puertas deberán poder abrirse siempre desde el interior sin necesidad de equipos específicos. Cuando se estén utilizando los lugares de trabajo, deberán poder abrirse desde ambos lados. Cuando sea inevitable el uso de puertas correderas, estas deberán funcionar con la mayor seguridad para los trabajadores, especialmente en condiciones marítimas adversas. Este aspecto está regulado en la normativa de marina mercante.
 - **Vías de circulación y zonas peligrosas:** En general, se establece la obligación de que todas las vías de circulación dispongan de barandillas u otros medios que garanticen la seguridad de la tripulación durante sus actividades a bordo, protegiéndose además los posibles riesgos de caída entre cubiertas. No se establece la altura de las barandi-

llas o amuradas que eviten la caída de hombre al agua, aspecto que queda perfectamente regulado en la normativa de marina mercante.

- **Disposición de los lugares de trabajo:** Bajo este epígrafe, se establecen distintas normas específicas sobre los lugares más adecuados para ejercer el mando del buque, operar los mandos de los equipos de tracción, comunicación fiable entre el puente y los marineros que están operando y visión clara de los trabajadores. Estas normas resultan especialmente novedosas respecto a lo establecido por marina mercante, por cuanto están regulando aspectos propios de la seguridad en el trabajo, durante la realización de las operaciones más frecuentes en la pesca, aspecto éste de naturaleza puramente preventiva.
- **Alojamientos:** Es un aspecto regulado con mayor detalle por la normativa de marina mercante, aunque no son incompatibles ambas normativas.
- **Instalaciones sanitarias:** De nuevo se trata de cuestiones ampliamente reguladas por la normativa de marina mercante.
- **Primeros auxilios:** Se realiza una remisión directa a la normativa reguladora de seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques.
- **Escalas y pasarelas de embarque:** Se indica que deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque. La normativa de marina mercante especifica con mayor detalle las características que deberán cumplir dichos elementos con referencia incluso a una norma ISO de referencia. Igualmente se especifica en esta normativa, la necesidad de establecer peldaños en la amurada para el descenso cuando la embarcación esté abarloada a otra.

Equipos y mantenimiento

El artículo 5 del Real Decreto regula la obligación del armador de velar por el mantenimiento técnico del buque, sus instalaciones y dispositivos eliminando los defectos observados lo antes posible.

Igualmente, se regula un aspecto a nuestro juicio fundamental en materia preventiva, como lo es la garantía de limpieza periódica del buque y sus instalaciones.

A continuación señala la obligación de mantener en el buque los medios de salvamento y supervivencia apropiados, estableciendo un Anexo específico en el que se da especial importancia a los chalecos y aros, radio balizas, cuadro orgánico de emergencias y realización de simulacros o ejercicios de salvamento mensuales.

Una vez más nos encontramos ante una materia donde se produce una duplicidad en la normativa. La normativa de marina mercante regula con todo detalle el tipo y número de chalecos a utilizar, las características de cada elemento de emergencias, radio baliza, y un largo etc.

Realmente la duplicidad no plantea problema pues, de esta forma, puede exigirse el cumplimiento por parte de ambas autoridades. El problema surge cuando los requisitos establecidos difieren, pues incluso las recomendaciones o requerimientos de unos pueden



ser consideradas inadecuadas por otros.

Entendemos que debería hacerse un esfuerzo en este campo, por unificar criterios entre las administraciones implicadas.

Obligaciones en materia de formación e información

La formación e información a las que hace referencia el artículo 6 del Real Decreto deben ser adecuadas sobre la salud y la seguridad a bordo de los buques, así como sobre las medidas de prevención y protección que se adopten en aplicación del presente Real Decreto.

A la vista de la problemática que a veces plantea la formación por su falta de adecuación al nivel cultural (o incluso de comprensión del idioma) de los trabajadores, se exige expresamente que sea comprensible para los trabajadores y que se imparta (la formación) en forma de instrucciones precisas y comprensibles.

Sin embargo, inexplicablemente, cuando la norma hace referencia a su contenido omite expresamente los aspectos relativos a la prevención de riesgos laborales, los derechos y obligaciones del trabajador, la causalidad de los accidentes y su tipología, y en general, cualquier aspecto que podría haber conllevado una mejora sustancial en la implantación de la cultura preventiva en el sector.

De hecho, la enumeración de contenidos no es más que la reiteración sobre los con-



tenidos que ya reciben los trabajadores en la formación de competencia de mariner, formación sanitaria, etc. (lucha contra incendios, uso de medios de salvamento y supervivencia, utilización de los aparejos, de los equipos de tracción, métodos de señalización).

Parece que en este punto, se produce un desliz del legislador, omitiendo los aspectos novedosos que la formación preventiva puede aportar al trabajador de la pesca y proponiendo contenidos que ya reciben desde otro campo todos los marineros.

Sin embargo, la formación en prevención de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales sólo la reserva a las personas que puedan mandar un buque, en el artículo siguiente. Además, a continuación, vuelve a insistir en formación para estas personas en materia de estabilidad, procedimientos de navegación y comunicación por radio.

En nuestra opinión, una vez más, el legislador confunde radicalmente la formación del artículo 19 de la LPRL con la formación profesional que capacita para un cargo.

En el caso del Capitán, si antes de embarcar ha tenido que realizar por su cuenta y asumiendo el coste, una formación sobre todos estos aspectos, ¿cómo vamos a convencer al armador para que le costee un curso con los mismos contenidos una vez contratado?

Consulta y participación de los trabajadores

En esta materia existían amplias posibilidades de aprovechar las estructuras sociales típicas del sector tales como las cofradías, las cooperativas, etc. para habilitar la creación de órganos de consulta y participación específicos para la pesca, con la lógica presencia de sindicatos y patronales pero con el impulso añadido de estos grupos tan cercanos a los propios trabajadores...

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES



 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



05

PROPUESTA MARCO NORMATIVO

Introducción

El objetivo fundamental de este estudio es formular una propuesta de marco normativo regulador para el sector de la pesca de bajura.

Bajo el presente capítulo se formulan los contenidos que, a nuestro juicio y tras las acciones realizadas tanto de investigación como de trabajo de campo, debería contener el citado texto normativo.

Para su elaboración definitiva se realizó un grupo de discusión con los principales agentes sociales presentes en el sector pesquero, sobre un borrador de norma ya redactado por los especialistas de MAPFRE Servicio de Prevención.

En este grupo de discusión se matizaron numerosos aspectos del texto y se tomó la decisión de no presentarlo como un articulado normativo en fase de borrador, sino limitarse a realizar propuestas sobre el contenido que dicha norma podría contener para

servir así, en el futuro, como base para la negociación entre las administraciones públicas implicadas y los agentes sociales, de un texto definitivo.

En el presente capítulo, por tanto, se presenta la propuesta consensuada entre los agentes sociales y los especialistas ejecutantes del proyecto, de cada uno de los aspectos que debería contener una norma de estas características.

Algunos puntos concretos se plantean de manera abierta, dado que no se ha llegado a una conclusión definitiva sobre el modo en que deberían regularse, si bien se tiene el convencimiento de que es importante que se regule.

Propuesta de contenidos

1. Sobre el objeto y ámbito de aplicación

La norma que se elabore debería tener por objeto el establecimiento de las condiciones específicas para la aplicación de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, a la actividad pesquera de bajura con el fin de lograr la integración de la cultura preventiva en dicho sector.

A la hora de delimitar el ámbito de aplicación, debería quedar reducido a la actividad pesquera de bajura, entendiéndose como tal la desarrollada en embarcaciones fuera del ámbito de aplicación 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, es decir, embarcaciones que, conforme a la definición del Artículo 2 del citado Real Decreto podrían ser consideradas buques de pesca nuevos, pero disponen de una eslora entre perpendiculares menor de 15 metros así como buques de pesca existentes pero cuya eslora entre perpendiculares es menor de 18 metros.

2. Definiciones que deberían incluirse:

- a) Buque de pesca: todo buque abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción española, utilizado a efectos comerciales para la captura o para la captura y el acondicionamiento del pescado u otros recursos vivos del mar.
- b) Embarcación pesquera de bajura: Buques de pesca que quedan excluidos de las definiciones de buques de pesca nuevos y existentes en el Real Decreto 1216/1997, por razón de no alcanzar su eslora entre perpendiculares los 15 y 18 metros respectivamente.
- c) Trabajador: toda persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque, incluidas las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque atracado en el muelle y de los prácticos de puerto.
- d) Armador: la persona física o jurídica que, utilizando buques propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, incluida la cesión de uso de los buques. En este caso se considerará que el armador es la persona física

o jurídica a quien se ha cedido o que efectúa el uso del buque.

e) Capitán o patrón de embarcación: todo trabajador debidamente habilitado para ello, que manda el buque o es responsable del funcionamiento operativo-marítimo del mismo.

3. Obligaciones generales del armador, independientemente de que a su vez ejerza como capitán o patrón de la embarcación.

Es una realidad social constatada en nuestros estudios que en este tipo de embarcación, la figura de armador y patrón suele coincidir en una misma persona. Sin embargo, jurídicamente, convendría distinguir claramente las funciones del armador como empresario titular de la actividad y las del patrón, como responsable de la embarcación durante el ejercicio de su actividad.

De esta forma, debería indicarse que el armador, como empresario y titular de la actividad pesquera, debe ser el principal responsable de la implantación de la prevención de riesgos laborales en todas las fases de actividad de la empresa, ejerciendo el deber de protección establecido en el Artículo 14 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales a partir de un plan de prevención cuya puesta en marcha, mantenimiento y mejora continua le compete en último término a él.

Por otro lado el capitán o patrón de la embarcación (independientemente de que realmente sea la misma persona que ejerce como armador) debería ser titular de obligaciones y responsabilidades específicas, al margen de aquellas que de modo genérico y como trabajador por cuenta ajena o propia, pudieran corresponderle en materia preventiva.

A lo largo de los siguientes apartados, se especifican cuáles, a nuestro juicio, deberían ser estas obligaciones del patrón.

4. Sobre la embarcación pesquera de bajura y sus condiciones generales de utilización

El armador, (en caso de ser persona distinta del patrón) deberá poner a disposición de éste, la embarcación pesquera de bajura en las condiciones adecuadas que garanticen que su utilización no suponga un riesgo para la Seguridad y Salud de las personas a bordo, teniendo especialmente en cuenta:

Las características geográficas y meteorológicas del área o áreas marítimas donde se va a ejercer la actividad.

Las artes o técnicas pesqueras que van a ejercerse y sus requerimientos en lo referente al espacio necesario para la ubicación segura de las artes, las capturas, los equipos de trabajo y los medios de protección frente a emergencias.

En caso de que armador y patrón sean una misma persona, esta obligación general respecto a los requisitos de la embarcación, recaerá en esta persona, siempre que existan a su cargo trabajadores por cuenta ajena.

Toda embarcación pesquera de bajura debería cumplir:

a) Cualquier disposición que legal o reglamentariamente le sea de aplicación, con especial referencia a las que, en ejercicio de sus competencias, disponga el Ministerio de

Fomento y regule los requisitos de seguridad marítima para la inspección, control, reconocimiento y certificación de buques civiles.

b) Las disposiciones específicas que se recojan en forma de Anexo, en la norma que se dicte al respecto.

Es el capitán o patrón de la embarcación el que debe velar porque ésta se utilice solo para los fines y en las condiciones autorizadas por la autoridad marítima y descritas en el plan de prevención de riesgos laborales.

Igualmente, debe ser el máximo responsable de que las operaciones de descarga en puerto, la estiba de las artes y la recogida de las capturas a bordo y las maniobras propias de la actividad extractiva, se realicen en todo momento de forma que no se comprometa la seguridad y salud de los trabajadores teniendo es especial consideración aquellas operaciones, maniobras o procesos que puedan comprometer:

- La estabilidad y la flotabilidad de la embarcación.
- La circulación segura a través de la cubierta, con especial consideración al riesgo de caída de hombre al agua.

Igualmente corresponde al capitán o patrón la decisión sobre, ante condiciones meteorológicas adversas, cancelar, suspender o reiniciar la actividad, sin perjuicio de, a través de la consulta a los trabajadores, facilitar en la medida de lo posible, el ejercicio del derecho recogido en el artículo 21 de la Ley 31/1995, de prevención de riesgos laborales.

Corresponde al capitán o patrón la responsabilidad de mantener la embarcación, sus equipos e instalaciones en las debidas condiciones de mantenimiento, orden y limpieza, pudiendo establecer para ello las normas internas que estime pertinente exigiendo la debida colaboración de los trabajadores.

En caso de que capitán y armador sean distinta persona, el capitán deberá informar al armador de cualquier accidente, incidente o anomalía que detecte en la embarcación, sus equipos o instalaciones y que pueda comprometer la seguridad y salud de las personas a bordo.

A tal fin se propone (aunque no hay unanimidad al respecto) que debería dejarse constancia de lo ocurrido mediante un sencillo informe escrito en un documento específico para ello. De esta forma se promovería que posteriormente se adoptaran medidas correctoras adecuadas facilitando un seguimiento posterior de las mismas y su efectividad, así como su consulta en caso de requerirse, por la autoridad laboral competente.



5. Sobre los equipos de trabajo a bordo

La embarcación deberá estar dotada de equipos de trabajo adecuados a su normativa de aplicación y poniendo especial diligencia en lo relativo a:

- a) Los espacios que deben ocupar maquinaria, útiles y artes de pesca, capturas, etc. y las zonas que deben quedar expeditas para la libre circulación y maniobra de los trabajadores.
- b) Los factores de riesgo añadidos a la utilización del equipo de trabajo, por el hecho de operar en la mar y propios del movimiento de la embarcación que incrementan específicamente riesgos tales como la caída de personas al mismo y a distinto nivel, golpes contra objetos, atrapamientos con partes móviles de equipos y maquinaria, cortes

con útiles de pesca, entre otros.

6. Aspectos relativos a formación e información de trabajadores

De conformidad con los artículos 18 y 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el armador debería garantizar que todos los trabajadores y cualquier persona que acceda a la embarcación, así como los representantes de los trabajadores (en su caso) reciban una formación e información adecuadas sobre la salud y la seguridad a bordo de los buques, así como sobre las medidas de prevención y protección que se adopten en aplicación de la normativa vigente.

- a) La información deberá ser comprensible para los trabajadores afectados.
- b) La formación debería tener por objetivo fundamental la promoción de hábitos y conductas seguras durante el trabajo y la implantación de la cultura preventiva incluyendo, además, aspectos relativos a la lucha contra incendios, a la utilización de medios de salvamento y supervivencia y, para los trabajadores a quienes concierna, a la utilización segura de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción, así como a los diferentes métodos de señalización, en particular mediante comunicación gestual.
- c) Dicha formación debería actualizarse cuando las modificaciones de las actividades a bordo lo hagan necesario.
- d) La negociación colectiva, es una vía muy válida para establecer la duración y contenidos mínimos de la formación que deben recibir los trabajadores, habida cuenta de las características propias del área o áreas pesqueras donde opere la embarcación, sus peligros, peculiaridades de las artes de pesca realizadas, entorno sociocultural, etc.
- e) Por otro lado, deberían hacerse esfuerzos entre las administraciones públicas competentes, con el fin de que la formación que actualmente reciben los marineros y que les habilita para embarcar incluya con el suficiente detalle y extensión, todos los aspectos necesarios relativos a la prevención de los riesgos laborales

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques, toda persona que pueda mandar un buque debería recibir una formación especializada sobre las siguientes materias:

- Prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y medidas que deban adoptarse en caso de accidente.
- Lucha contra incendios y utilización de medios de salvamento y supervivencia.
- Estabilidad del buque y mantenimiento de dicha estabilidad en cualesquiera condiciones previsibles de carga y durante las operaciones de pesca.
- Procedimientos de navegación y procedimientos de emergencia en caso de distintos accidentes así como comunicación por radio.

7. Vigilancia de la salud

Mientras el Instituto Social de la Marina siga realizando los preceptivos reconocimientos médicos para el embarque en las mismas condiciones en que se vienen realizando hasta la fecha, los armadores embarcaciones pesqueras de bajura deberían estar exentos de la realización de los exámenes de salud periódicos e iniciales, de los trabajadores.

Lo señalado en el apartado anterior, no exime totalmente al armador o empresario de la gestión de la Vigilancia de la Salud, por cuanto el servicio de prevención propio, ajeno o mancomunado que tenga asignada la Vigilancia de la Salud de estos trabajadores debería establecer específicamente los servicios incluidos bajo la disciplina de Vigilancia de la Salud, para los trabajadores del sector.

Con el fin de posibilitar la actuación de los servicios de prevención mencionados, el Instituto Social de la Marina (ISM), debería remitir al personal sanitario de los mismos, la información que precisen sobre los resultados de las prácticas de los reconocimientos médicos, historial médico-laboral, etc. siempre con la salvaguarda del uso de los datos de carácter personal, según su normativa de aplicación.

Tanto el ISM como los servicios de prevención deberían establecer mecanismos de colaboración mutua en la realización de actividades para la promoción de la salud entre los trabajadores del sector.

Igualmente, el ISM debería adaptar definitivamente sus protocolos para que sus exámenes de salud y posteriores informes incluyan con mayor detalle y un nuevo enfoque, todos los aspectos relativos a medicina preventiva de ámbito laboral cambiando el enfoque actual centrado fundamentalmente en los aspectos relativos a la aptitud médica para el embarque, y desarrollando, por ejemplo, informes para el empresario-armador en el que se indiquen medidas de prevención técnica a adoptar en función de los hallazgos médicos encontrados en los trabajadores a su cargo.

8. Propuestas sobre gestión preventiva

A la vista del perfil de la empresa pesquera española de bajura, debería promoverse y establecerse las herramientas de apoyo necesario para que sea el armador-empresario el que opte por desarrollar personalmente la actividad de prevención, en empresas de hasta 10 trabajadores, siempre que cumpla con el resto de requisitos establecidos en el artículo 30 de la LPRL y el concordante artículo 11 del RSP.

De esta forma y tal como establece la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (2007-2012) las administraciones públicas competentes deberán promover la creación de servicios de asesoramiento público y facilitarán el acceso de los armadores a la formación necesaria para el ejercicio de estas funciones.

Igualmente, se deben poner a disposición de los armadores, por parte de las administraciones públicas, modelos de plan de prevención, evaluación de riesgos y planificación de actividades preventivas, de extensión reducida y específicamente diseñados para embarcaciones pesqueras.

La autoridad laboral competente en cada Comunidad Autónoma debería establecer las medidas oportunas en su ámbito de actuación, para la promoción de la creación de servicios de prevención mancomunados, dado que se ha demostrado la idoneidad de este modelo de gestión preventiva, con ámbito de actuación en puertos pesqueros concretos.

Nada obsta para que, en el ámbito de las embarcaciones pesqueras de bajura, se opte por la designación de trabajadores como modelo de organización preventiva. En este



caso y si el armador es persona distinta al capitán o patrón, podría ser este último, la persona designada para la realización de la actividad preventiva, siempre que, de igual forma que en el caso de la asunción por el empresario, se presten los apoyos necesarios desde la administración, para que reciba la formación adecuada y las herramientas precisas para poder llevar a cabo una gestión preventiva sencilla y adaptada, a la par que debidamente integrada en la gestión diaria de la empresa.

La actuación de servicios de prevención ajenos en este tipo de actividad es perfectamente posible, siempre que puedan ofrecer garantías respecto a calidad y eficacia de sus servicios, disponibilidad de personal con experiencia o especialización en el sector pesquero, cumplimiento de los requisitos mínimos aquí propuestos en las evaluaciones de riesgos laborales, y dedicación suficiente como para poder realizar una labor constante de seguimiento y apoyo al armador – empresario para que éste implante la prevención en su actividad diaria.

9. Consulta y participación

Una de las particularidades sociales del sector de la pesca de bajura más significativas es la intervención de determinados grupos de interés característicos del mismo, tales como las cofradías de pescadores y armadores, las cooperativas de diversa índole, asociaciones de armadores, agrupaciones pesqueras, etc.

Por ello, debería promoverse, por vía legal o a través de acuerdos o convenios de cual-

quier índole, la creación de órganos de representación especializada de trabajadores, así como órganos paritarios específicos para la consulta y el diálogo social permanente para la promoción de la prevención de riesgos laborales.

De esta forma, podrían tener cabida en los órganos de representación de los trabajadores (Delegados de prevención) y en los órganos de consulta (Comités de Seguridad y Salud) no sólo los sindicatos más representativos a nivel nacional o autonómico y las asociaciones empresariales, sino también estos grupos de interés que tanta fuerza ostentan en el sector y cuya implicación en la prevención de riesgos laborales es imprescindible para el logro de nuestros objetivos, dada su gran importancia y poder de decisión dentro del sector.

10. Actuación coordinada de las administraciones competentes

En la actividad pesquera, resulta especialmente importante lograr una actuación coordinada de las administraciones públicas, en materia de prevención de riesgos laborales.

Ello es debido a la intervención de numerosas administraciones que, en suma, y si no se coordinan, pueden llegar a duplicar exigencias, multiplicar los aspectos meramente formales e incluso contradecirse en los requisitos a exigir a las embarcaciones.

En una primera visión, se debe destacar la coordinación necesaria entre administraciones tan dispares como Capitanía Marítima (y Salvamento Marítimo "SASEMAR"), Agricultura y Pesca, Autoridades Portuarias, Trabajo (Ministerio, Consejerías de las Comunidades Autónomas, y el propio ISM integrado en el Ministerio), Sanidad, etc.

Para mejorar esta coordinación, debería establecerse algún tipo de órgano o comisión mixta de expertos, que evalúe y sea consultado ante cualquier posible nueva normativa que afecte a un sector tan delicado como el de la pesca, en el que todo se interrelaciona.

De esta forma se evitaría, por ejemplo, que una norma que limita o recorta la potencia de las embarcaciones (para controlar la cuota de pesca) pueda poner en peligro la seguridad de los trabajadores a bordo del barco.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

MAPFRE | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



06

CONCLUSIONES

A lo largo de la realización de este estudio, hemos profundizado en diversas cuestiones que configuran el entorno jurídico, social, político y económico de la actividad pesquera, escapando en alguna ocasión y de forma intencionada de lo que estrictamente es prevención de riesgos laborales, pues entendemos que no se puede proponer un marco normativo regulador sin un conocimiento general de la realidad del sector pesquero, sus gentes, su entorno y su problemática.

Iniciamos el proyecto con un objetivo claro: Ante la ausencia de una normativa específica de prevención de riesgos laborales para el sector de la pesca de bajura, construir una propuesta que, posteriormente, y a través de las gestiones políticas adecuadas de los solicitantes, pueda convertirse en un reglamento o en un convenio o acuerdo para la seguridad y salud en el trabajo a bordo de pequeñas embarcaciones.

Desde un primer momento, fuimos conscientes de que no puede realizarse una pro-

puesta normativa sin conocer en profundidad, no sólo las necesidades o requisitos jurídico-técnicos que en materia de seguridad y salud deberían cumplir o debería exigirse a las embarcaciones pesqueras, sino también la situación actual del sector, el estado actual de las cosas, el grado de conocimiento y cumplimiento de la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales entre empresarios y trabajadores del sector y su cultura o conciencia preventiva.

Así, y tal como se había previsto, iniciamos una serie de actuaciones tales como los grupos de discusión o las entrevistas a expertos, que en principio se planteaban como actuaciones complementarias al núcleo del proyecto basado en un trabajo de investigación y de gabinete jurídico.

Los resultados de estas actuaciones nos han desbordado. Al margen de las reflexiones e informaciones transmitidas por las personas con las que hemos tenido contacto (pescadores o no, pero siempre relacionados con el sector) cuyo contenido hemos tratado de transmitir a lo largo de este manual, hemos podido experimentar cómo la pesca, sus gentes y todo lo que la rodea tiene la capacidad de “enganchar” al profesional que (en este caso desde el punto de vista de la prevención de riesgos laborales) se acerca a ella.

A lo largo de este manual hemos criticado, a veces con dureza, como se trata de un sector con un nivel de implantación de la cultura preventiva especialmente bajo, unas creencias muy arraigadas de asunción del riesgo como cotidiano, una falta de recursos que impide la implantación de medidas técnicas que puedan tener un coste, una relativa frecuencia de irregularidades básicas en materia laboral, etc. y quizás por esta obsesión en detectar las deficiencias y carencias del sector que deben ser subsanadas, hemos olvidado reflejar por escrito los aspectos positivos que, de forma muy destacada, tienen la pesca y sus gentes frente a otro tipo de actividad.

Por eso hemos querido aprovechar el capítulo de conclusiones para expresar todas estas cuestiones que pueden servir como advertencia en positivo, de lo que el profesional de la prevención que se aproxime al sector de la pesca va a encontrarse.

Los pescadores son personas extremadamente generosas a la hora de transmitir sus vivencias y conocimientos. Frente a los tópicos que hablan de un sector cerrado y de personas aisladas y duras, nos hemos encontrado con gentes de una cálida y rápida acogida que en apenas unos minutos de charla ya estaban expresando en público con total claridad sus vivencias personales, sus problemas, sus inquietudes, etc.

Se trata de un sector muy solidario y donde existe un gran compañerismo. Pese a la alta competitividad y la lucha por la supervivencia económica, cuando se tratan aspectos relativos a la vida o a la seguridad de otros marineros, la entrega es absoluta. Muestra de este compañerismo y familiaridad entre los marineros, es el éxito y la subsistencia de las cofradías de pescadores. No podemos olvidar que las cofradías agrupan (y nunca han dejado de hacerlo pese a los cambios políticos) a empresarios y trabajadores bajo un mismo objetivo común: proporcionar socorros mutuos a la gente del mar.

Existe una gran preocupación dentro del sector, por el futuro. Los pescadores temen



que la pesca de bajura desaparezca, la flota pesquera artesanal y costera de cada puerto va poco a poco viendo mermadas sus unidades de producción.

Desde la Unión Europea se subvenciona y se promueve el cese de actividad y la demolición de las embarcaciones con total frialdad, con el fin de contribuir al cumplimiento de las cuotas y los acuerdos sobre capturas.

Parece que nadie es consciente de que si se pierde la pesca de bajura, de carácter básicamente artesanal, también se pierde toda la riqueza cultural que la rodea, se pierde mucho del modo de vida característico de nuestras costas, se pierde tradición, historia y por supuesto, la posibilidad de disfrutar del pescado y el marisco del día, capturado según las artes que desde hace siglos se han ido heredando de generación en generación.

Volviendo al objeto concreto de nuestro estudio, destacar que a partir del trabajo técnico-jurídico y de gabinete, llegamos a la conclusión de que la carencia normativa que debería ser cubierta de una u otra forma es la relativa al buque de pesca como lugar de trabajo.

Es decir, pusimos el énfasis en destacar la inexistencia de una norma técnica que, de modo similar a lo que realiza el RD 1216/1997, establezca las condiciones mínimas de seguridad y salud que debe cumplir la embarcación como lugar de trabajo.

Por su parte, una vez adentrado el equipo de técnicos en la realidad social y las particularidades culturales y económicas del sector, surgió una nueva reflexión sobre las ca-

rencias en la cultura preventiva y el enfoque que debería tener nuestra propuesta.

Nos inclinamos más bien hacia la necesidad de proponer una normativa de carácter más social, enfocada a la adaptación mutua entre la propia Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el mundo de la pesca de bajura.

La empresa pesquera de bajura se enmarca totalmente dentro del concepto de microempresa e incluso del autónomo sin asalariados, por lo que es objetivo prioritario según la nueva Estrategia Española de Seguridad y Salud en el trabajo.

Sería imprescindible, según este enfoque, una propuesta normativa que además, trataría de aprovechar las estructuras sociales y económicas existentes en el sector, otorgando protagonismo y especificando las funciones y responsabilidades preventivas de las personas implicadas (armador, trabajador por cuenta ajena, capitán, trabajador autónomo, etc.) así como de los entes públicos o privados que conforman el entramado socio-económico que rodea la actividad.

Así, cooperativas de armadores o productores, cofradías, asociaciones empresariales y sindicatos, etc. deberían asumir su papel en materia de prevención de riesgos laborales (que puede perfectamente establecerse en una norma y promoverse desde la administración).

En este sentido lo que queremos destacar es que si bien es cierto que la empresa pesquera de bajura es especialmente pequeña y tiene escasos recursos, también lo es que no está sola, que dispone de un entramado a su alrededor de organismos públicos y privados, que pueden (y en nuestra opinión deben) apoyar, incentivar y liderar la implantación de la prevención de riesgos laborales en el sector, promoviendo la implantación de medidas preventivas concretas en su ámbito de actuación, realizando con medios propios o externos, campañas formativas e informativas, etc.

De igual forma, para implantar con éxito la prevención de riesgos laborales en el sector de la pesca de bajura, contamos con un elenco importantísimo de instituciones públicas cuyas funciones directas o indirectas en la materia ya están recogidas en la normativa, tales como el Instituto Social de la Marina, la Dirección General de Marina Mercante, autoridades pesqueras, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, Salvamento Marítimo y un largo etc.

Si todas ellas hicieran un esfuerzo por incrementar su atención al sector pesquero, especialmente el sector de bajura, y por coordinarse entre ellas con mayor eficacia, se alcanzarían sin duda mejores niveles en la seguridad y la salud de los pescadores y, en definitiva, en la calidad de vida de las personas que viven de esta actividad.

Pese a que se trata de instituciones ya existentes y con unas competencias bien definidas, la norma que se propone podría ampliar sus funciones, especificar el modo más adecuado de llevarlas a cabo en el sector de la pesca de bajura o incluso creando figuras u organismos de coordinación entre ellas para llevar a cabo acciones en defensa de la seguridad y salud en el sector.

Por ejemplo, nada impide que la norma especifique (en su caso) que desde Salvamento



Marítimo se promoverá la utilización de chalecos, aros y balsas salvavidas, estableciendo en sus programas de actuación la investigación y desarrollo sobre los modelos más adecuados y la realización de campañas para fomentar el uso adecuado de los mismos.

¿Cuál de estos enfoques, que podemos denominar el técnico o el socio laboral es el más adecuado para una posible norma que regule la seguridad y salud en la pesca de bajura?

Posiblemente ambos sean compatibles y complementarios.

En otros sectores de actividad también considerados de alto riesgo como la Construcción o la Minería, la normativa proveniente de Directivas Europeas, que se ha dictado hasta ahora, han sido predominantemente técnicas.

La causa es que, al ser transposiciones de Directivas Europeas, no se profundiza en las necesidades preventivas de cada sector en España, según sus características estructurales, los agentes económicos y sociales implicados en la actividad, la tipología de las empresas, el nivel cultural y el perfil profesional de los trabajadores, la presencia mayor o menor de mujeres trabajadoras y un largo etc.

Sin embargo nada impide, desde el punto de vista jurídico, que España elabore sus propias normas en materia de prevención de riesgos laborales en un sentido amplio e integrador, es decir, adaptando en detalle el espíritu y los principios de la LPRL al sector de actividad en el que se quiera incidir, y no sólo especificando unas "condiciones mínimas

de seguridad y salud", la mayoría de ellas de carácter técnico y de escasa profundización en aspectos de gestión y política preventiva sectorial.

La propuesta de marco normativo regulador para el sector de la pesca de bajura, que hemos incluido en este manual, quizás no acometa en profundidad todos estos aspectos, pero al menos hemos logrado dar unas pinceladas y proponer desde una perspectiva muy amplia, una serie de medidas que podrán ser en su momento, objeto de discusión entre los agentes implicados para lograr obtener un texto normativo ambicioso y a la vez realista, y desde luego muy novedoso respecto a otros reglamentos que, con carácter sectorial, se han realizado hasta la fecha.

En cualquier caso desde MAPFRE Servicio de Prevención tenemos la total convicción de que acciones como estas, independientemente de la suerte final de la propuesta, constituyen por sí mismas un avance en materia preventiva para el sector, desde el momento en que se establece un diálogo con los marineros, con los responsables de las administraciones públicas competentes, con los expertos en prevención, etc.

Por ello hemos querido colaborar con las entidades promotoras del proyecto, UGT, CCOO y FEOPE, en la ejecución de esta acción enmarcada en los programas de financiación a proyectos sectoriales de la Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales, que desde su creación, ha hecho posible la realización de numerosos proyectos para la divulgación de la prevención de riesgos laborales haya donde sea necesario, lo que constituye su principal objetivo y el nuestro.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES



 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



07

AGRADECIMIENTOS

La realización de este estudio no habría sido posible sin la inestimable y desinteresada colaboración de numerosas personas e instituciones.

Queremos especialmente agradecer su apoyo a las entidades solicitantes y promotoras del proyecto:

- Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de la Unión General de Trabajadores
- Federación de Comunicación y Transporte de Comisiones Obreras
- Federación Española de Organizaciones Pesqueras

Lejos de dejar el proyecto en manos de MAPFRE Servicio Prevención como entidad ejecutante, han desarrollado una activa participación y han demostrado con su apoyo permanente su interés por alcanzar los objetivos del mismo.

Así, al margen de las tareas de seguimiento y evaluación de las acciones y resultados finales que tienen encomendadas, han hecho esfuerzos importantes en facilitar los contactos con las personas e instituciones más adecuadas para la realización de entrevistas al más alto nivel, organización y participación en los grupos de discusión con trabajadores del sector, resolución de consultas jurídicas, técnicas, etc..

- La Cooperativa de Armadores de Pesca del Puerto de Vigo (ARVI) y el Servicio de Prevención Mancomunado de las Empresas Armadoras y Navieras del Sector Marítimo y Pesquero (SPM - COAPRE) cuyos responsables y técnicos han hecho posible la realización del grupo de discusión en sus instalaciones y han facilitado la realización de acciones complementarias como la visita a diversas embarcaciones en el puerto de Vigo. Además, han cedido desinteresadamente numerosas fotografías realizadas en su tarea diaria como servicio de prevención.

- La Dirección Provincial de Cádiz del Instituto Social de la Marina se ha puesto totalmente a nuestra disposición para la organización de diversas actividades como la realización del grupo de discusión de Chipiona.

- La Asociación de Productores de Pesca Artesanal de Chipiona que cedió sus instalaciones y convocó a los pescadores para la realización del grupo de discusión.

- Los miembros de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Comisión Europea, Salvamento Marítimo, la Organización Internacional del Trabajo, el Instituto Social de la Marina, ITF y los sindicatos CCOO y UGT que han prestado su tiempo y han transmitido sus conocimientos y vivencias personales en las entrevistas, con total generosidad.

- Menakhem Ben-Yami, de Israel. Experto internacional colaborador habitual de la OIT y la FAO en materia de seguridad y salud en la pesca artesanal (entre otras materias relacionadas con la ciencia pesquera). Desde la distancia, la tecnología y su espíritu colaborador, han hecho posible obtener información al más alto nivel para nuestro estudio.

- La Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales que ha hecho posible la ejecución de este estudio, con su financiación.

Por último, merecen un especial y cariñoso agradecimiento cada uno de los marineros y armadores que han prestado su valioso tiempo en entrevistas, grupos de discusión y visitas a embarcaciones y puertos. Nos han transmitido mucho más de lo que ellos mismos creen sobre las condiciones de trabajo en la pesca y sobre la realidad social de todos aquellos que viven del mar.

... A ellos está dedicado este manual.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

 **MAPFRE** | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



CCOO
comunicación y transporte

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS NORMATIVAS

Bibliografía

“NTP 624: Prevención de riesgos laborales en la pesca de bajura: artes menores.” Autores: Pedro Carro Martínez y Noemí E. García Puente. INSHT

“Técnicas de prevención en seguridad e higiene del trabajo a bordo” Autores: Sagarra R.M., González Pino E. Editada por el Instituto Social de la Marina. 1990

“Formación pesquera. Seguridad e Higiene en el Trabajo”. Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía. 1999

“Manual de prevención de riesgos laborales no sector pesqueiro”. Autores: González Lago, J.A. y Arranz Buján, L. Editada por la Xunta de Galicia. 2001

“Aspectos de seguridad en la pesca de bajura” (Artículo publicado en el número 30-2004 de la revista del INSHT). Autores: Noemí E. García Puente y Pedro Carro Martínez. Centro

Nacional de Medios de Protección. Sevilla. Editado por el INSHT

“Prevención de riesgos laborales en el sector marítimo pesquero”. ORP 2002. Congreso de prevención de Gran Canaria.

“La seguridad y la salud en las industrias pesqueras”. Oficina Internacional del Trabajo. Ginebra, 1999

Informe y propuestas presentadas por el grupo de trabajo, creado para el estudio de la problemática de la “aplicación de la normativa de seguridad y salud en el trabajo en el sector marítimo-pesquero” y aprobadas por el pleno de la Comisión nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo en su Sesión plenaria de junio de 2000

“Informe sobre la pesca de bajura y los problemas a los que se enfrentan los pescadores de bajura” (2004/2264 (INI)) Comisión de Pesca del Parlamento Europeo. Ponente: Seán Ó Neachtain

“Informe sobre pesca: seguridad y causas de accidentes (2000/2028 (INI)) Comisión de Pesca del Parlamento Europeo. Ponente: Rosa Minguélez Ramos

“La seguridad en el mar como parte de la ordenación pesquera” Depósito de documentos de la FAO.

“As cofradías de pescadores e a prevención” Documento del Primer Congreso de Prevención de Riesgos Laborales no Sector Pesqueiro – Vigo – 22 de junio de 2006. Federación Galega de Confrarías de Pescadores.

“Evaluación de riesgos para pequeñas embarcaciones de pesca”. FACTS Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo. Nº 38

“Estudio de necesidades de formación en materia de seguridad según los diferentes tipos de tráfico de los buques”. UGT FETCM Año 2002

“Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo”. Autora: Olga Fotinopoulou Basurko. Edita: Gobierno Vasco. Departamento de Transportes y Obras Públicas. 2006

Safety in small-scale fisheries: What is to be done? (2000 IFISH Conference on behalf of FAO, held at the Woodshole Institute of Oceanography, Woodshole, Mass., USA) Autor: Menakhem Ben Yamí

Referencias normativas

A) Legislación nacional:

- LEY 31/1995, de 8 de noviembre de prevención de riesgos laborales. BOE nº 269, de 10 de noviembre.
- REAL DECRETO 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. BOE núm. 27 de 31 enero.
- REAL DECRETO 604/2006, de 19 de mayo, por el que se modifican el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, y el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen las dis-

posiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción. BOE núm. 127 de 29 de mayo.

- REAL DECRETO 780/1998, de 30 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de prevención.
- REAL DECRETO 171/2004, de 30 de enero, por el que se desarrolla el artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, en materia de coordinación de actividades empresariales. BOE núm. 27 de 31 de enero.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 1/1995, de 24 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. núm. 75 de 29 de marzo.
- LEY 50/1998, de 30 de noviembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. BOE núm. 313 de 31 de diciembre. Por la que se modifican los artículos 45, 47, 48 y 49 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- LEY 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras. BOE núm. 266 de 6 de noviembre. Por la que se modifica el artículo 26 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.
- 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
- REAL DECRETO 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo. BOE núm. 97 de 23 de abril.
- REAL DECRETO 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo. BOE núm. 97 de 23 de abril.
- REAL DECRETO 487/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la manipulación manual de cargas que entrañe riesgos, en particular dorsolumbares, para los trabajadores. BOE núm. 97 de 23 de abril.
- REAL DECRETO 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido. BOE núm. 60 de 11 de marzo.
- REAL DECRETO 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas. BOE núm. 265 de 5 noviembre.
- REAL DECRETO 488/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al trabajo con equipos que incluyen pantallas de visualización. BOE núm. 97 de 23 de abril.
- REAL DECRETO 374/2001, de 6 de abril sobre la protección de la salud y seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con los agentes químicos durante el trabajo. BOE núm. 104 de 1 de mayo de 2001.
- REAL DECRETO 363/1995, de 10 de Marzo de 1995 por el que se regula la Notificación de Sustancias Nuevas y Clasificación, Envasado y Etiquetado de Sustancias Peligrosas. BOE 133 núm. de 5 de junio.

- REAL DECRETO 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual. BOE núm. 311, de 28 de diciembre.
- REAL DECRETO 773/1997, 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual. BOE núm. 140 de 12 de junio.
- REAL DECRETO 1215/1997, de 18 de julio por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo. BOE núm. 188 de 7 de agosto.
- REAL DECRETO 1435/1992, de 27 de noviembre, por el que se dictan las disposiciones de aplicación de la directiva del consejo 89/392/CEE, relativa a la aproximación de las legislaciones de los estados miembros sobre máquinas. BOE núm. 297 de 11 de diciembre.
- REAL DECRETO 56/1995, de 20 de enero, por el que se modifica el real decreto 1435/1992, de 27 de noviembre, relativo a las disposiciones de aplicación de la directiva del consejo 89/392/CEE, sobre máquinas. BOE núm. 33 de 8 de febrero
- REAL DECRETO 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión. BOE núm. 224 del miércoles 18 de septiembre.
- REAL DECRETO 664/1997, de 12 de mayo, protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo. BOE núm. 124 de 24 de mayo.
- ORDEN de 25 de marzo de 1998 por la que se adapta en función del progreso técnico el Real Decreto 664/1997, de 12 de mayo, sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición a agentes biológicos durante el trabajo. BOE núm. 76 de 30 de marzo.
- REAL DECRETO 1244/1979, de 4 de Abril de 1979, por el que se aprueba el Reglamento de Aparatos a Presión. BOE núm. 128, de 29 de mayo de 1979.
- REAL DECRETO 769/1999, de 7 de Mayo de 1999, dicta las disposiciones de aplicación de la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo, 97/23/CE, relativa a los equipos de presión y modifica el REAL DECRETO 1244/1979, de 4 de Abril de 1979, que aprobó el Reglamento de aparatos a presión. BOE núm. 129 de 31 de mayo de 1999.
- REAL DECRETO 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. BOE de 26 de septiembre.
- REAL DECRETO LEGISLATIVO 5/2000, de 4 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social. BOE núm. 189, de 8 de agosto. Las menciones relativas a la PRL se transcriben bajo el apartado 1-5 del epígrafe 1, "Leyes Generales".
- REAL DECRETO 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro. BOE núm. 302 de 19 de diciembre.
- REAL DECRETO 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de segu-

ridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L)

- Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, modificado por el REAL DECRETO 1422/2002
- Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE
- RD 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen las condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar.
- Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

B) Legislación Internacional y Convenios:

- Convenios de la OIT (16, 73 y 113) sobre los reconocimientos médicos de los trabajadores del mar y el trabajo de menores, así como el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS)
- Convenio de Torremolinos y Protocolo de Torremolinos,
- Directiva 92/29/CEE, del Consejo de 31/03/1992 relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques,
- 93/103/CE del Consejo de 23/11/1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud a bordo de buques de pesca
- Directiva 96/98 CE, del Consejo de 20/12/1996 sobre equipos marinos, que establece prescripciones equivalentes al protocolo de Torremolinos y a la posterior Directiva 97/70/CE, del Consejo, de 11/12/1997, por la que se establece un régimen armonizado de Seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros
- Directiva 1999/63/CE, del Consejo de 21/06/1999 así como la Directiva 1999/95/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 13/12/1999, relativas ambas a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar y que se han incorporado al derecho nacional mediante RD 285/2002 y RD 525/2002, que modifican el RD 1561/1995 sobre Jornadas Especiales de Trabajo.

CON LA FINANCIACIÓN DE LA
FUNDACIÓN
PARA LA
PREVENCIÓN
DE RIESGOS
LABORALES

MAPIR | SERVICIO DE
PREVENCIÓN



09 ANEXOS

ANEXO I: Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el trabajo en el sector pesquero.

ANEXO II: Recomendación 199 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre el trabajo en el sector pesquero.

ANEXO III: Protocolo de Actuación Inspectoral en el Sector Pesquero en Buques de menos de 15 metros de eslora. (ITSS)



Conferencia Internacional del Trabajo

Actas Provisionales

Nonagésima sexta reunión, Ginebra, 2007

12A

TEXTO DEL CONVENIO SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 30 de mayo de 2007, en su noventa y seis reunión;

Reconociendo que la globalización tiene profundas repercusiones en el sector pesquero;

Tomando nota de la Declaración de la OIT relativa a sus principios y derechos fundamentales en el trabajo, de 1998;

Tomando en consideración los derechos fundamentales plasmados en los siguientes convenios internacionales del trabajo: Convenio sobre el trabajo forzoso, 1929 (núm. 29); Convenio sobre la libertad sindical y la protección del derecho de sindicación, 1948 (núm. 87); Convenio sobre el derecho de sindicación y de negociación colectiva, 1949 (núm. 98); Convenio sobre igualdad de remuneración, 1951 (núm. 100); Convenio sobre la abolición del trabajo forzoso, 1957 (núm. 105); Convenio sobre la discriminación (empleo y ocupación), 1958 (núm. 111); Convenio sobre la edad mínima, 1973 (núm. 138); y Convenio sobre las peores formas de trabajo infantil, 1999 (núm. 182);

Tomando nota de los instrumentos pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo, y en particular del Convenio (núm. 155) y la Recomendación (núm. 164) sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981, y el Convenio (núm. 161) y la Recomendación (núm. 171) sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985;

Tomando nota asimismo del Convenio sobre la seguridad social (norma mínima), 1952 (núm. 102), y considerando que las disposiciones del artículo 77 de dicho Convenio no deberían constituir un obstáculo para la protección que los Miembros otorgan a los pescadores en el marco de los regímenes de seguridad social;

Reconociendo que la Organización Internacional del Trabajo considera que la pesca es una ocupación peligrosa en comparación con otras ocupaciones;

Tomando nota también del párrafo 3 del artículo 1 del Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar (revisado), 2003 (núm. 185);

Teniendo presente que el mandato fundamental de la Organización es la promoción de condiciones de trabajo decentes;

Teniendo presente la necesidad de proteger y promover los derechos de los pescadores a este respecto;

Recordando la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982;

Teniendo en cuenta la necesidad de revisar los siguientes convenios internacionales adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo que se refieren de forma específica al sector pesquero, a saber, el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112), el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113), el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114), y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126), a fin de actualizarlos y de abarcar a un mayor número de pescadores del mundo entero, y en especial a los que trabajan en las embarcaciones de menor tamaño;

Tomando nota de que el presente Convenio tiene por objeto garantizar que los pescadores gocen de condiciones de trabajo decentes a bordo de los buques pesqueros en lo que atañe a requisitos mínimos para el trabajo a bordo, condiciones de servicio, alojamiento y comida, protección en materia de seguridad y salud en el trabajo, atención médica y seguridad social;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión; y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de un convenio internacional.

adopta, con fecha ... de junio de dos mil siete, el siguiente Convenio, que podrá ser citado como el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007.

PARTE I. DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

DEFINICIONES

Artículo 1

A efectos del presente Convenio:

- a) la expresión «pesca comercial» designa todas las operaciones de pesca, inclusive la pesca en ríos, lagos o canales, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva;
- b) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental o cualquier otra autoridad competente para dictar y hacer ejecutar reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- c) el término «consulta» designa toda consulta que la autoridad competente celebre con las organizaciones representativas de empleadores y de trabajadores marítimos, y en particular con las organizaciones representativas de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, cuando estas organizaciones existan;
- d) la expresión «propietario de buque pesquero» designa al propietario de un buque de pesca o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desamado, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, haya aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los propietarios de buques pesqueros en virtud del presente Convenio.

independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del propietario del buque pesquero;

- e) el término «pescador» designa a toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, o que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque pesquero, incluidas las personas que trabajen a bordo y cuya remuneración se base en el reparto de las capturas (o la parte); se excluyen los prácticos, el personal náutico, otras personas al servicio permanente de un gobierno, el personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero y los observadores pesqueros;
- f) la expresión «contrato de trabajo del pescador» abarca el contrato de fletaje, el contrato de enrolamiento y cualquier otra forma similar de acuerdo o de contrato que rijan las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de un buque;
- g) los términos «buque pesquero» o «buque» designan toda nave o embarcación, cualesquiera sean su clase o su régimen de propiedad, que se utilice o esté destinada a ser utilizada en la pesca comercial;
- h) la expresión «arqueo bruto» designa el arqueo bruto calculado de conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo 1 del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en cualquier instrumento por el que se modifique dicho anexo o se lo amplíe;
- i) el término «eslora» designa el 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazono, medido desde el punto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la moleta del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto;
- ii) la expresión «eslora total o máxima» designa la distancia medida en líneas recta, y paralelamente a la flotación de proyecto, desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa;
- iii) la expresión «servicio de contratación y colocación» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar a pescadores por cuenta de los propietarios de buques pesqueros o en colocarlos directamente a su servicio;
- iv) el término «capitán» o «patrón» designa al mando de un buque pesquero.

ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 2

1. Salvo que en el presente Convenio se disponga otra cosa, éste se aplica a todos los pescadores y todos los buques pesqueros que se dediquen a operaciones de pesca comercial.
2. En caso de duda respecto de si un buque o embarcación está o no dedicado a la pesca comercial, la decisión al respecto incumbirá a la autoridad competente, previa celebración de consulta.
3. Todo Miembro, previa celebración de consultas, podrá extender, total o parcialmente, a los pescadores que trabajen a bordo de embarcaciones más pequeñas la

protección prevista en el presente Convenio para los pescadores que trabajen a bordo de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Artículo 3

1. Cuando la aplicación del Convenio plantea problemas especiales y de fondo, atendiendo a las condiciones de servicio específicas de los pescadores o a las operaciones de los buques pesqueros de que se trate, todo Miembro podrá, previa celebración de consultas, excluir de los requisitos del presente Convenio, o de ciertas disposiciones del mismo, a:

- a) las embarcaciones pesqueras dedicadas a operaciones de pesca en ríos, lagos o canales, y
- b) algunas categorías limitadas de pescadores o buques pesqueros.

2. En el caso de que haya exclusiones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, y cuando sea factible, la autoridad competente deberá tomar medidas, según proceda, para extender progresivamente los requisitos previstos en el presente Convenio a las categorías de pescadores y de buques pesqueros antes citadas.

3. Todo Miembro que ratifique el presente Convenio deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) presentar una lista de las categorías de pescadores o de buques pesqueros excluidos de conformidad con el párrafo 1;
 - ii) exponer las razones de tal exclusión, indicando las posturas adoptadas al respecto por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
 - iii) describir cualesquiera medidas que haya adoptado para proporcionar una protección equivalente a las categorías excluidas, y
- b) en las memorias que presente posteriormente sobre la aplicación del Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado de conformidad con el párrafo 2.

Artículo 4

1. Cuando no sea inmediatamente posible que un Miembro aplique todas las medidas previstas en el presente Convenio debido a problemas especiales y de fondo a raíz del desarrollo insuficiente de la infraestructura o las instituciones, el Miembro, actuando de conformidad con un plan elaborado previa celebración de consultas, podrá aplicar progresivamente todas las disposiciones siguientes o algunas de ellas:

- a) párrafo 1 del artículo 10;
- b) párrafo 3 del artículo 10, en la medida en que se aplique a los buques que permanezcan más de tres días en el mar;
- c) artículo 15;

d) artículo 20;

e) artículo 33; y

f) artículo 38.

2. El párrafo 1 no se aplica a los buques pesqueros:

- a) de eslora igual o superior a 24 metros; o
- b) que permanezcan más de siete días en el mar; o
- c) que naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas desde la línea de costa del Estado del pabellón o más allá del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor; o
- d) que estén sujetos al control por el Estado del puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 43 del presente Convenio, salvo cuando una situación de fuerza mayor de lugar al control por el Estado del puerto.

ni tampoco a los pescadores que trabajen a bordo de dichos buques.

3. Todo Miembro que se acoga a la posibilidad prevista en el párrafo 1 deberá:

- a) en la primera memoria sobre la aplicación del presente Convenio que someta en virtud del artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo:
 - i) indicar las disposiciones del Convenio que han de aplicarse progresivamente;
 - ii) exponer las razones de la aplicación progresiva e indicar las posturas adoptadas sobre el particular por las organizaciones interesadas representativas, respectivamente, de los empleadores y los trabajadores, y en particular por las organizaciones representativas de los propietarios de buques pesqueros y de los pescadores, cuando estas organizaciones existan, y
 - iii) describir el plan de aplicación progresiva, y
- b) en las memorias que someta posteriormente sobre la aplicación del presente Convenio, describir cualesquiera medidas que haya adoptado con miras a dar efecto a todas las disposiciones del mismo.

Artículo 5

1. A efectos del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo I. Además, a efectos de los párrafos indicados en el anexo III del presente Convenio, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá decidir utilizar como base de medida el arqueo bruto en vez de la eslora o de la eslora total o máxima, de conformidad con la equivalencia establecida en el anexo III.

2. En las memorias que presente en virtud del artículo 22 de la Constitución, el Miembro deberá comunicar las razones de la decisión adoptada en virtud del presente artículo, así como los comentarios formulados en el marco de las consultas.

PARTE II. PRINCIPIOS GENERALES

APLICACIÓN

Artículo 6

1. Todo Miembro deberá aplicar y hacer respetar la legislación u otras medidas que haya adoptado para cumplir sus obligaciones de conformidad con el presente Convenio por lo que respecta a los pescadores y buques pesqueros bajo su jurisdicción. Entre otras medidas, pueden figurar los convenios colectivos, las decisiones judiciales, los laudos arbitrales u otros medios conformes con la legislación y la práctica nacionales.

2. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio menoscabará cualquier ley, sentencia, costumbre o acuerdo entre los propietarios de buques pesqueros y los postadores que garantice condiciones más favorables que las que figuran en este Convenio.

AUTORIDAD COMPETENTE Y COORDINACIÓN

Artículo 7

Todo Miembro deberá:

- a) designar a la autoridad competente o las autoridades competentes, y
- b) establecer mecanismos de coordinación entre las autoridades pertinentes por lo que respecta al sector pesquero en los ámbitos nacional y local, según proceda, y definir sus funciones y responsabilidades, teniendo en cuenta su complementariedad y las condiciones y la práctica nacionales.

RESPONSABILIDADES DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES PESQUEROS, LOS CAPTANES O PATRONES Y LOS PESCADORES

Artículo 8

1. El propietario del buque pesquero tiene la responsabilidad global de asegurar que el capitán o patrón disponga de los recursos y los medios necesarios para dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del presente Convenio.

2. El capitán o patrón es responsable de la seguridad de los pescadores embarcados, y de la seguridad operacional del buque, lo que incluye, pero no se limita a:

- a) ejercer una supervisión que permita garantizar, en la medida de lo posible, que los pescadores desarrollen sus labores en condiciones óptimas de seguridad y salud;
- b) dirigir a los pescadores en un clima de respeto de la seguridad y la salud, lo que comprende la prevención de la fatiga;
- c) posibilitar una formación de sensibilización a bordo sobre la seguridad y la salud en el trabajo, y
- d) asegurar el cumplimiento de las normas en materia de seguridad de la navegación y guardia y de las buenas prácticas marítimas conexas.

3. El propietario del buque pesquero no deberá impedir que el capitán o patrón tome las decisiones que, con arreglo al criterio profesional de este último, sean necesarias para la seguridad del buque, así como para su navegación y explotación en condiciones de seguridad, o para la seguridad de los pescadores a bordo.

4. Los pescadores deberán dar cumplimiento a los órdenes lícitos del capitán o patrón, así como a las medidas aplicables en materia de seguridad y salud.

PARTE III. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABAJAR A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

EDAD MÍNIMA

Artículo 9

1. La edad mínima para trabajar a bordo de un buque pesquero deberá ser de 16 años. No obstante, la autoridad competente podrá autorizar una edad mínima de 15 años para las personas que ya no estén sujetas a la enseñanza obligatoria prevista por la legislación nacional y que participen en una formación profesional en materia de pesca.

2. La autoridad competente, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, podrá autorizar a las personas de 15 años a efectuar trabajos ligeros durante las vacaciones escolares. Cuando así suceda, deberá determinar, previa celebración de consultas, los tipos de trabajo autorizados y deberá establecer las condiciones en que se llevarán a cabo tales trabajos y los períodos de descanso obligatorios.

3. La edad mínima para desempeñar a bordo de buques pesqueros actividades que, por su naturaleza o las circunstancias en que se realicen, puedan resultar peligrosas para la salud, la seguridad o la moralidad de los jóvenes no deberá ser inferior a 18 años.

4. Los tipos de actividades o las que se aplica el párrafo 3 del presente artículo deberán ser determinados por la legislación nacional o por la autoridad competente, previa celebración de consultas, habida cuenta de los riesgos que tales actividades entrañan y de las normas internacionales aplicables.

5. La realización de las actividades a que se refiere el párrafo 3 del presente artículo a partir de la edad de 16 años podrá ser autorizada por la legislación nacional o por decisión de la autoridad competente, previa celebración de consultas, a condición de que se protejan plenamente la salud, la seguridad y la moralidad de los jóvenes, y de que éstos hayan recibido una instrucción específica adecuada o una formación profesional y hayan completado con anterioridad al embarque una formación básica en materia de seguridad.

6. Deberá prohibirse la contratación de pescadores menores de 18 años para trabajar de noche. A efectos del presente artículo, el término "noches" se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco de la madrugada. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) pudieran verse comprometida la formación eficaz de los pescadores interesados, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, o
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requieran que los pescadores a los que se aplique la excepción realicen trabajos de noche y la

autoridad determina, previa celebración de consultas, que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

7. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará las obligaciones asumidas por el Miembro al ratificar cualquier otro convenio internacional del trabajo.

EXAMEN MÉDICO

Artículo 10

1. No deberá permitirse que trabaje a bordo de un buque pesquero ningún pescador que no disponga de un certificado médico válido que acredite su aptitud para desempeñar sus tareas.

2. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá autorizar exenciones con respecto a la aplicación de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, tomando en consideración la seguridad y la salud de los pescadores, el tamaño del buque, los medios de asistencia médica y de evacuación disponibles, la duración del viaje, la zona de actividades y el tipo de operación de pesca.

3. Las exenciones previstas en el párrafo 2 del presente artículo no se aplicarán a los pescadores que trabajen en buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar. En casos de urgencia, la autoridad competente podrá permitir que un pescador trabaje a bordo de tales buques durante un período de duración limitada y específica en espera de la obtención de un certificado médico, a condición de que dicho pescador tenga en su poder un certificado médico caducando en fecha reciente.

Artículo 11

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas que prevengan:

- a) la naturaleza de los exámenes médicos;
- b) la forma y el contenido de los certificados médicos;
- c) la expedición de los certificados médicos por personal médico debidamente calificado o, en el caso de que se trate solamente de certificados relativos a la vista, por una persona habilitada por la autoridad competente para expedir este tipo de certificados; estas personas deberán gozar de plena independencia para emitir dictámenes profesionales;
- d) la frecuencia de los exámenes médicos y el período de validez de los certificados médicos;
- e) el derecho de una persona a ser examinada de nuevo por otro personal médico independiente, en el caso de que a esta persona se le niegue un certificado o se le impongan limitaciones respecto del trabajo que puede realizar; y
- f) otros requisitos pertinentes.

Artículo 12

Además de las disposiciones establecidas en los artículos 10 y 11, en lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros o los buques pesqueros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar:

- 1. En el certificado médico del pescador deberá constar, como mínimo, que:
 - a) la audición y la vista del pescador examinado son satisfactorias a efectos de las tareas que ha de cumplir a bordo del buque; y
 - b) el pescador no tiene ningún problema de salud que pueda agravarse con el servicio en el mar o incapacitarlo para realizar dicho servicio o que pueda poner en peligro la seguridad o la salud de las demás personas a bordo.
- 2. El certificado médico tendrá una validez máxima de dos años, salvo que el pescador sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año.
- 3. Si el período de validez del certificado vence durante un viaje, dicho certificado seguirá vigente hasta la finalización del viaje.

PARTI IV. CONDICIONES DE SERVICIO

DOTACIÓN Y HORAS DE DESCANSO

Artículo 13

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas conforme a las cuales los propietarios de buques pesqueros que enarbolen su pabellón deberán asegurarse de que:

- a) sus buques cuenten con una dotación suficiente, segura y eficiente, para garantizar que la navegación y las operaciones se efectúen en condiciones de seguridad bajo el control de un capitán o patrón competente; y
- b) los pescadores gocen de períodos de descanso regulares y de duración suficiente para preservar su seguridad y salud.

Artículo 14

1. Además de los requisitos establecidos en el artículo 13, la autoridad competente deberá:

- a) en el caso de los buques de eslora igual o superior a 24 metros, establecer el nivel mínimo de dotación para la navegación segura del buque, especificando el número de pescadores exigido y las cualificaciones que deben poseer;
- b) en el caso de los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar, sean cual fueren sus dimensiones, fijar, previa celebración de consultas y con el objeto de reducir la fatiga, el número mínimo de horas de descanso de que dispondrán los pescadores. La duración de dicho descanso no deberá ser inferior a:
 - i) diez horas por cada período de 24 horas; y
 - ii) 77 horas por cada período de siete días.

2. La autoridad competente podrá permitir excepciones temporales a los límites establecidos en el apartado b) del párrafo 1 del presente artículo, en casos concretos y limitados. Sin embargo, en tales circunstancias, se deberá otorgar a los pescadores períodos de descanso compensatorio tan pronto como sea factible.

3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer requisitos alternativos a los que figuran en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. En todo caso, tales requisitos alternativos deberán ser sustancialmente equivalentes y no poner en peligro la seguridad y la salud de los pescadores.

4. Ninguna de las disposiciones del presente artículo podrá interpretarse de forma que coarte el derecho del capitán o patrón de un buque a exigir a un pescador que realice las horas de trabajo necesarias para la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o de las capturas, así como para la prestación de socorro a otras embarcaciones o personas en peligro en el mar. De conformidad con lo anterior, el capitán o patrón podrá suspender el horario habitual de descanso y exigir al pescador que cumpla todas las horas necesarias hasta que la situación se haya normalizado. Tan pronto como sea factible tras la normalización de la situación, el capitán o patrón se asegurará de que todos los pescadores que hayan trabajado durante las horas de descanso disfruten de un período de descanso adecuado.

LISTA DE TRIPULANTES

Artículo 15

Todo buque pesquero deberá llevar a bordo una lista de tripulantes; una copia de dicha lista deberá entregarse a las personas autorizadas en tierra antes del zarpe del buque, o deberá comunicarse en tierra inmediatamente después de dicho zarpe. La autoridad competente deberá determinar quién será el destinatario de dicha información, cuando habrá que facilitársela y cuál será su finalidad.

ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

Artículo 16

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para:

- a) exigir que los pescadores que trabajen a bordo de todo buque pesquero que enarbole su pabellón estén amparados por un acuerdo de trabajo del pescador que resulte comprensible para los pescadores y haya sido establecido en conformidad con las disposiciones del presente Convenio, y
- b) especificar los datos mínimos que han de figurar en los acuerdos de trabajo del pescador, de conformidad con las disposiciones contenidas en el anexo II.

Artículo 17

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en relación con:

- a) los procedimientos para garantizar que el pescador tenga la oportunidad de examinar los cláusulas del acuerdo de trabajo y pedir asesoramiento al respecto antes de la celebración del mismo;

- b) la conservación, cuando proceda, de un registro con la relación de los servicios del pescador en el curso del acuerdo de trabajo, y
- c) los medios para solucionar los conflictos relativos al acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 18

Se deberá facilitar a cada pescador una copia de su acuerdo de trabajo, que deberá llevarse a bordo y ponerse a disposición del pescador, así como, con arreglo a la legislación y la práctica nacionales, de otras partes interesadas que lo soliciten.

Artículo 19

Los artículos 16 a 18 y el anexo II no se aplican a los propietarios de embarcaciones pesqueras que los explotan por sí solos.

Artículo 20

Incumbirá al propietario del buque pesquero la responsabilidad de asegurarse de que cada pescador tenga un acuerdo de trabajo escrito, firmado conjuntamente por el pescador y el propietario del buque pesquero o un representante autorizado de éste (en caso de que el pescador no haya sido empleado o contratado por el propietario del buque, éste deberá disponer de pruebas de la existencia de un acuerdo contractual o equivalente), que prevea condiciones de trabajo y de vida decentes a bordo del buque, de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio.

REPATRIACIÓN

Artículo 21

1. Los Miembros deberán velar por que los pescadores a bordo de un buque pesquero que enarbola su pabellón y entre en un puerto extranjero tengan derecho a la repatriación en los casos en que el acuerdo de trabajo del pescador haya vencido o haya sido denunciado por causas justificadas por el pescador o por el propietario del buque pesquero, si cuando los pescadores se ven incapacitados para prestar sus servicios en virtud del acuerdo de trabajo o no quiepa esperar que presten dichos servicios habida cuenta de las circunstancias. Esto también se aplica a los pescadores del buque pesquero que sean transferidos por los mismos motivos del buque al puerto extranjero.

2. El costo de la repatriación a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo será sufragado por el propietario del buque pesquero, salvo cuando se haya contratado que, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, el pescador ha cometido un incumplimiento grave de las obligaciones derivadas de su acuerdo de trabajo.

3. Los Miembros deberán establecer, por medio de la legislación u otras medidas, las circunstancias exactas que dan a los pescadores amparados por el párrafo 1 del presente artículo el derecho a la repatriación, la duración máxima de los períodos de servicio a bordo que dan a estos pescadores el derecho a la repatriación y los destinos a los que los pescadores pueden ser repatriados.

4. Si un propietario de buque pesquero omite autorizar la repatriación a que se hace referencia en el presente artículo, el Miembro cuyo pabellón enarbola el buque deberá adoptar todas las medidas necesarias para la repatriación del pescador de que se trate y

tendrá derecho a reclamar al propietario del buque pesquero el reembolso de los gastos correspondientes.

5. La legislación nacional no menoscabará ningún derecho del propietario de un buque pesquero a recuperar el costo de la reparación con arreglo a lo dispuesto en acuerdos contractuales suscritos por terceras partes.

CONTRATACIÓN Y COLOCACIÓN

Artículo 22

Contratación y colocación de pescadores

1. Todo Miembro que mantenga un servicio público de contratación y colocación de pescadores deberá asegurarse de que este servicio forme parte de un servicio público de empleo para todos los trabajadores y empleadores, o sea coordinado por éste.

2. Todo servicio privado de contratación y colocación de pescadores que desarrolle actividades en el territorio del Miembro deberá operar en conformidad con un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación, que sólo podrán establecerse, mantenerse o modificarse previa celebración de consultas.

3. Todo Miembro deberá, por medio de la legislación u otras medidas:

- a) prohibir que los servicios de contratación y colocación usen medios, mecanismos o listas destinados a impedir que los pescadores obtengan un empleo o a discriminarlos de él;
- b) prohibir que se imponga a los pescadores, directa o indirectamente y en su totalidad o en parte, los honorarios u otros gastos correspondientes a su contratación o colocación, y
- c) fijar las condiciones en que cualesquiera licencias, certificados o autorizaciones vinculadas para explotar un servicio privado de contratación o de colocación podrán suspenderse o retirarse en caso de infracción a la legislación pertinente, y especificar las condiciones en que dichos servicios privados podrán ejercer sus actividades.

Agencias de empleo privadas

4. Todo Miembro que haya ratificado el Convenio sobre las agencias de empleo privadas, 1997 (núm. 181), podrá atribuir, en virtud del mismo, ciertas responsabilidades a las agencias de empleo privadas que presten los servicios especificados en el apartado b) del párrafo 1 del artículo 1 de dicho Convenio. Las responsabilidades respectivas de dichas agencias y de los propietarios de buques pesqueros, que serán las empresas usuarias a efectos de dicho Convenio, se determinarán y atribuirán de conformidad con el artículo 12 del mismo. Los Miembros mencionados en el párrafo anterior deberán adoptar leyes, normativas u otras medidas a efectos de que ninguna de las responsabilidades u obligaciones atribuidas a las agencias de empleo privadas que presten el servicio, y a la empresa usuaria, según lo dispuesto en el presente Convenio, impida al pescador hacer valer un derecho de privilegio marítimo sobre el buque pesquero.

5. No obstante lo dispuesto en el párrafo 4, el propietario del buque pesquero seguirá siendo responsable en el caso de que la agencia de empleo privada incumpla sus obligaciones con un pescador respecto del cual, en virtud del Convenio sobre las agencias

de empleo privadas, 1997 (núm. 181), dicho propietario del buque pesquero sea la empresa usuaria.

6. Ninguna de las disposiciones del presente Convenio deberá ser interpretada en el sentido de que impone a un Miembro la obligación de permitir en su sector pesquero la actividad de agencias de empleo privadas como las mencionadas en el párrafo 4 del presente artículo.

REMUNERACIÓN DE LOS PESCADORES

Artículo 23

Todo Miembro, previa celebración de consultas, deberá adoptar una legislación u otras medidas a fin de garantizar que los pescadores perciban una remuneración mensual o de otra periodicidad.

Artículo 24

Todo Miembro deberá exigir que todos los pescadores que trabajen a bordo de buques pesqueros dispongan de medios para transferir a sus respectivas familias, sin costo alguno, la totalidad o parte de las remuneraciones percibidas, inclusive los anticipos.

PARTI V. ALOJAMIENTO Y ALIMENTACIÓN

Artículo 25

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas con respecto al alojamiento, los alimentos y el agua potable a bordo de los buques pesqueros que embarquen su pabellón.

Artículo 26

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas para exigir que el alojamiento a bordo de los buques pesqueros que embarquen su pabellón sea de tamaño y calidad suficientes, y esté equipado de manera apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores han de vivir a bordo. En particular, esas medidas deberán abarcar, según proceda, las cuestiones siguientes:

- a) aprobación de los planos de construcción o de modificación de buques pesqueros por lo que respecta al alojamiento;
- b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina en las debidas condiciones de higiene y seguridad, salud y comodidad en general;
- c) ventilación, calefacción, refrigeración del ambiente e iluminación;
- d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivos;
- e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros espacios de alojamiento;
- f) instalaciones sanitarias, incluidos retenes e instalaciones para lavarse, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y

- g) procedimientos para responder a las quejas relativas a condiciones de alojamiento no conformes con los requisitos del presente Convenio.

Artículo 27

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) a bordo de los buques pesqueros se lleven y se sirvan alimentos de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes;
- b) se lleve a bordo una cantidad suficiente de agua potable de calidad adecuada, y
- c) los alimentos y el agua potable sean provistos por el propietario del buque pesquero, sin costo para el pescador. Sin embargo, de conformidad con la legislación nacional, los costos podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo que rija el sistema de remuneración a la parte o en un acuerdo de trabajo del pescador.

Artículo 28

1. La legislación u otras medidas que adopte el Miembro con arreglo a los artículos 25 a 27 darán pleno efecto al anexo III sobre alojamiento a bordo de buques pesqueros. El anexo III podrá modificarse en la forma prevista en el artículo 43.

2. Todo Miembro que no esté en condiciones de aplicar las disposiciones del anexo III podrá adoptar, previa celebración de consultas, disposiciones en su legislación u otras medidas que sean en sustancia equivalentes a las disposiciones establecidas en el anexo III, con excepción de las que se refieren al artículo 27.

PARTI VI. ATENCIÓN MÉDICA, PROTECCIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD SOCIAL

ATENCIÓN MÉDICA

Artículo 29

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) los buques pesqueros deberán llevar a bordo equipo y suministros médicos apropiados para el servicio del buque, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- b) los buques pesqueros deberán tener a bordo por lo menos a un pescador calificado o formado en materia de primeros auxilios y otras formas de atención médica, que además posea los conocimientos necesarios para el uso del equipo y el material médico disponibles en el buque de que se trate, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje;
- c) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo deberán ir acompañados de instrucciones u otra información en un idioma y formato que resulten comprensibles para el pescador o pescadores a que se refiere el apartado b);

- d) los buques pesqueros estén equipados para efectuar comunicaciones por radio o por satélite con personas o servicios en tierra que puedan proporcionar asesoramiento médico, teniendo en cuenta la zona de operaciones y la duración del viaje, y
- e) los pescadores tendrán derecho a recibir tratamiento médico en tierra y a ser desembarcados oportunamente en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves.

Artículo 30

En lo que atañe a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en las que se estipule que:

- a) la autoridad competente determinará cuáles serán el equipo y los suministros médicos que se deberán llevar a bordo;
- b) el equipo y los suministros médicos que se lleven a bordo sean debidamente conservados e inspeccionados por personas responsables designadas o aprobadas por la autoridad competente, a intervalos regulares establecidos por dicha autoridad;
- c) los buques lleven a bordo una guía médica adoptada o aprobada por la autoridad competente, o la última edición de la *Guía médica internacional de a bordo*;
- d) los buques tengan acceso a un dispositivo preestablecido de consultas médicas por radio o por satélite, que incluya el asesoramiento de especialistas, a toda hora del día o de la noche;
- e) los buques lleven a bordo una lista de radios o de estaciones satelitales por cuya intermedio se puede obtener asesoramiento médico, y
- f) en la medida en que sea conforme con la legislación y la práctica del Miembro, se proporcione atención médica gratuita a los pescadores cuando éstos se encuentren a bordo o se hayan desembarcado en un puerto extranjero.

SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES LABORALES

Artículo 31

Todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas en lo relativo a:

- a) la prevención de los accidentes del trabajo, las enfermedades profesionales y los riesgos relacionados con el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas la evaluación y la gestión de los riesgos, así como la formación y la instrucción de los pescadores impartidas a bordo;
- b) la formación de los pescadores para la manipulación de los tipos de artes de pesca que utilizarán y el cumplimiento de las operaciones de pesca en las que participarán;
- c) las obligaciones de los propietarios de buques pesqueros, así como de los pescadores y otras personas interesados, teniendo debidamente en cuenta la seguridad y la salud de los pescadores menores de 18 años;

- d) la notificación e investigación de los accidentes ocurridos a bordo de buques pesqueros que enarbolen su pabellón, y
- e) la constitución de comités paritarios o, previa celebración de consultas, de otros organismos competentes en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Artículo 32

1. Los requisitos contenidos en el presente artículo deberán aplicarse a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros que permanezcan habitualmente más de tres días en el mar y, previa celebración de consultas, a otros buques pesqueros, teniendo en cuenta el número de pescadores a bordo, la zona de operaciones y la duración del viaje.

2. La autoridad competente deberá:

- a) previa celebración de consultas, exigir que los propietarios de buques pesqueros, con arreglo a la legislación, los convenios colectivos y la práctica nacionales, establezcan procedimientos que regirán a bordo en lo que respecta a la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, teniendo en cuenta los peligros y riesgos específicos del buque pesquero de que se trata, y
- b) exigir que a los propietarios de buques pesqueros, capitanes o patronos, pescadores y demás personas interesadas se les proporcionen orientaciones, materiales de formación y otros recursos de información suficientes y adecuados sobre la forma de evaluar y gestionar los riesgos para la seguridad y la salud a bordo de buques pesqueros.

3. Los propietarios de buques pesqueros deberán:

- a) asegurarse de que a todos los pescadores que se encuentren a bordo se les proporcionen las ropas y equipos individuales de protección adecuados;
- b) asegurarse de que todos los pescadores que se encuentren a bordo hayan recibido la formación básica en cuestiones de seguridad aprobada por la autoridad competente; dicha autoridad podrá eximir por escrito de este requisito a los pescadores que hayan demostrado poseer conocimientos y experiencia equivalentes, y
- c) asegurarse de que los pescadores estén familiarizados de forma suficiente y adecuada con los equipos y con su utilización, incluidas las medidas de seguridad pertinentes, antes de utilizar dichos equipos o de participar en las operaciones de que se trate.

Artículo 33

La evaluación de los riesgos en relación con la pesca deberá llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes.

SEGURIDAD SOCIAL

Artículo 34

Todo Miembro deberá garantizar que los pescadores que residen habitualmente en su territorio, así como las personas a su cargo, en la medida prevista por la legislación nacional, tengan derecho a beneficiarse de la protección de la seguridad social en condiciones no menos favorables que las que se apliquen a los demás trabajadores.

incluidos los asalariados y los trabajadores por cuenta propia, que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 35

Todo Miembro deberá comprimirse y adoptar medidas, en función de las circunstancias nacionales, para lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para todos los pescadores que residen habitualmente en su territorio.

Artículo 36

Los Miembros deberán cooperar mediante acuerdos bilaterales o multilaterales o otras disposiciones, de conformidad con la legislación o la práctica nacionales, para:

- a) lograr progresivamente una protección de seguridad social completa para los pescadores, teniendo en cuenta el principio de la igualdad de trato, sea cual fuere su nacionalidad, y
- b) asegurar el mantenimiento de los derechos de seguridad social que hayan adquirido o estén adquiriendo todos los pescadores, independientemente de su lugar de residencia.

Artículo 37

No obstante la atribución de responsabilidades con arreglo a los artículos 34, 35 y 36, los Miembros, mediante acuerdos bilaterales y multilaterales y mediante disposiciones adoptadas en el marco de las organizaciones de integración económica regional, podrán determinar otras reglas sobre la legislación en materia de seguridad social a que están sujetos los pescadores.

PROTECCIÓN EN CASO DE ENFERMEDAD, LESIÓN O MUERTE RELACIONADAS CON EL TRABAJO

Artículo 38

1. Todo Miembro, de conformidad con la legislación y la práctica nacionales, deberá adoptar medidas para proporcionar protección a los pescadores en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo.

2. En caso de lesión por accidente de trabajo o de enfermedad profesional, el pescador deberá tener acceso a:

- a) una atención médica apropiada, y
- b) la indemnización correspondiente, con arreglo a la legislación nacional.

3. Habida cuenta de las características del sector pesquero, la protección a que se hace referencia en el párrafo 1 del presente artículo podrá garantizarse mediante:

- a) un sistema basado en la responsabilidad de los propietarios de buques pesqueros, o
- b) un régimen de seguro obligatorio o de indemnización de los trabajadores, u otros regímenes.

Artículo 39

1. Cuando no existan disposiciones nacionales aplicables a los pescadores, todo Miembro deberá adoptar una legislación u otras medidas encaminadas a asegurar que los propietarios de buques pesqueros asuman la responsabilidad de proveer a los pescadores a bordo de los buques que enarbolen su pabellón una protección de la salud y una atención médica mientras estén empleados, contratados o prestando servicios en un buque que se encuentre en el mar o en un puerto extranjero. Dicha legislación o dichas medidas deberán garantizar que los propietarios de los buques pesqueros asuman la responsabilidad de sufragar los gastos por concepto de atención médica, con inclusión de la ayuda y el apoyo material correspondientes, durante el tratamiento médico en un país extranjero y hasta la repatriación del pescador.

2. La legislación nacional podrá permitir que se exonere de responsabilidad al propietario del buque pesquero cuando la lesión no se haya producido en el servicio del buque, cuando la enfermedad o deficiencia física hayan sido disimuladas en el momento de la contratación o cuando la lesión o enfermedad sean imputables a una falta intencional del pescador.

PARTE VII. CUMPLIMIENTO Y CONTROL DE LA APLICACIÓN

Artículo 40

Todo Miembro deberá ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolen su pabellón, estableciendo un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio, lo cual incluye, según proceda, las inspecciones, la presentación de informes, los procedimientos de tramitación de quejas, la supervisión y aplicación de sanciones y las medidas correctivas apropiadas, de conformidad con la legislación nacional.

Artículo 41

1. Los Miembros deberán exigir que los buques pesqueros que permanezcan más de tres días en el mar y que:

- a) tengan una eslora igual o superior a 24 metros; o
- b) naveguen habitualmente a distancias superiores a 200 millas náuticas de la costa del Estado del pabellón o fuera del borde exterior de su plataforma continental, si esta distancia es mayor,

lleven a bordo un documento válido expedido por la autoridad competente, en el que se indique que el buque ha sido inspeccionado por dicha autoridad, o en su nombre, a fin de dar cumplimiento a las disposiciones del presente Convenio relativas a las condiciones de vida y de trabajo.

2. El período de validez de dicho documento podrá coincidir con el período de validez de un certificado nacional o internacional de seguridad para buques pesqueros; no obstante, dicho período de validez no deberá en modo alguno exceder de cinco años.

Artículo 42

1. La autoridad competente deberá nombrar a un número suficiente de inspectores calificados para cumplir sus responsabilidades en virtud del artículo 41.

2. A efectos de establecer un sistema eficaz de inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques pesqueros, todo Miembro podrá facilitar, cuando proceda, a instituciones públicas o a otros organismos a los que reconozca como competentes e independientes para que efectúen inspecciones y expidan documentos. En todos los casos, el Miembro conservará la entera responsabilidad de la inspección y de la expedición de los documentos conexos relativos a las condiciones de vida y de trabajo de los pescadores a bordo de los buques pesqueros que enarbolen su pabellón.

Artículo 43

1. Si un Miembro recibe una queja u obtiene pruebas de que un buque pesquero que enarbola su pabellón no está en conformidad con los requisitos del presente Convenio deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adapten disposiciones para subsanar todas las deficiencias detectadas.

2. Si un Miembro, en cuyo puerto hace escala un buque pesquero en el curso normal de su actividad o por razones operativas, recibe una queja u obtiene pruebas de que en dicho buque no se cumplen los requisitos establecidos en el presente Convenio, podrá preparar un informe, con copia al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, destinado al gobierno del Estado del pabellón del buque pesquero y adoptar las medidas necesarias para rectificar toda situación a bordo que constituya manifiestamente un peligro para la seguridad o la salud.

3. Si no adopta las medidas a que se refiere el párrafo 2 del presente artículo, el Miembro deberá enviar de inmediato una notificación al representante más cercano del Estado del pabellón y, en la medida en que sea posible, recabará la presencia de dicho representante. El Miembro no deberá inmovilizar ni demorar indebidamente el buque.

4. A efectos del presente artículo, la queja podrá ser presentada por un pescador, un organismo profesional, una asociación, un sindicato o, en general, cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque, así como los peligros para la seguridad o la salud de los pescadores que se encuentran a bordo.

5. Este artículo no se aplica a las quejas que el Miembro de que se trate considere manifiestamente infundadas.

Artículo 44

Todo Miembro deberá aplicar el presente Convenio de manera que pueda asegurarse de que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Estado que no haya ratificado el presente Convenio no reciban un trato más favorable que los buques pesqueros que enarbolan el pabellón de cualquier Miembro que lo haya ratificado.

PARTE VIII. ENMIENDAS A LOS ANEXOS I, II Y III

Artículo 45

1. A reserva de las disposiciones pertinentes del presente Convenio, la Conferencia Internacional del Trabajo podrá modificar los anexos I, II y III. El Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo podrá emitir en el orden del día de las reuniones de la Conferencia un punto relativo a las propuestas de enmienda establecidas por una reunión tripartita de expertos. Para adoptar una propuesta de enmienda se requerirá una mayoría de dos tercios de los votos emitidos por los delegados.

presentes en la reunión de la Conferencia, incluida al menos la mitad de los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio.

2. Toda enmienda adoptada en conformidad con el párrafo 1 del presente artículo entrará en vigor seis meses después de la fecha de su adopción para todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio, a menos que el Miembro notifique por escrito al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo que la enmienda no entrará en vigor para dicho Miembro o entrará en vigor sólo en una fecha posterior que será notificada ulteriormente por escrito.

PART E IX. DISPOSICIONES FINALES

Artículo 46

El presente Convenio revisa el Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959 (núm. 112); el Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (núm. 113); el Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (núm. 114); y el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores), 1966 (núm. 126).

Artículo 47

Las ratificaciones formales del presente Convenio serán comunicadas, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

Artículo 48

1. El presente Convenio obligará únicamente a aquellos Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratificaciones haya registrado el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

2. Entrará en vigor doce meses después de la fecha en que las ratificaciones de diez Miembros, ocho de los cuales deberán ser Estados ribereños, hayan sido registradas por el Director General.

3. A partir de entonces, el presente Convenio entrará en vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha de registro de su ratificación.

Artículo 49

1. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio puede denunciarlo a la expiración de un período de diez años, contado a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo. La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. Todo Miembro que haya ratificado el presente Convenio y que, en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no invoque el derecho de denuncia previsto en este artículo, quedará obligado durante un nuevo período de diez años y, en lo sucesivo, podrá denunciar este Convenio durante el primer año de cada nuevo período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

Artículo 50

1. El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la última de las ratificaciones necesarias para la entrada en vigor del Convenio, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

Artículo 51

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, para su registro de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, declaraciones y denuncias registradas por el Director General.

Artículo 52

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de inscribir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial, habida cuenta también de las disposiciones del artículo 45.

Artículo 53

1. En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión del presente, y a menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

- a) la ratificación, por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, *ipso iure*, la denuncia inmediata del presente Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 49, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;
- b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. Este Convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

Artículo 54

Las versiones inglesa y francesa del texto del presente Convenio son igualmente auténticas.

ANEXO I

EQUIVALENCIA DE MEDIDAS

A efectos del presente Convenio, cuando la autoridad competente, previa celebración de consulta, decida utilizar como base de medida la eslora total o máxima en vez de la eslora, se considerará que:

- a) una eslora total o máxima de 16,5 metros es equivalente a una eslora de 13 metros,
- b) una eslora total o máxima de 26,5 metros es equivalente a una eslora de 24 metros, y
- c) una eslora total o máxima de 30 metros es equivalente a una eslora de 43 metros.

ANEXO II

ACUERDO DE TRABAJO DEL PESCADOR

El acuerdo de trabajo del pescador deberá contener los siguientes datos, salvo que la inclusión de uno o varios de ellos sea innecesaria por estar la cuestión regulada de otro modo en la legislación nacional o, cuando así proceda, en un convenio colectivo:

- a) los nombres y apellidos del pescador, la fecha de nacimiento o la edad, y el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de celebración del acuerdo;
- c) el nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el interesado;
- d) el nombre del empleador o del propietario del buque pesquero o de otra parte en el acuerdo con el pescador;
- e) el sueldo o los sueldos que se vayan a percibir, si cabe determinar ese dato al celebrarse el acuerdo;
- f) la función para cuyo desempeño se va a emplear o contratar al pescador;
- g) si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio;
- h) los víveres que se suministrarán al pescador; salvo cuando la legislación o los reglamentos nacionales previeran un sistema diferente;
- i) el importe del salario del pescador o, si fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de ésta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido;
- j) la terminación del acuerdo y las condiciones correspondientes, a saber:
 - i) si el acuerdo se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración;
 - ii) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado sea dado de baja, y
 - iii) si el acuerdo se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitan a cada una de las partes rescindirle, así como el plazo de aviso requerido, que no podrá ser más corto para el empleador, el propietario del buque pesquero o otra parte en el acuerdo que para el pescador;
- k) la protección que cubrirá al pescador en caso de enfermedad, lesión o muerte relacionada con su trabajo a bordo del buque;
- l) las vacaciones anuales pagadas o la fórmula empleada para calcularlas, cuando proceda;
- m) la cobertura y las prestaciones de salud y de seguridad social que el empleador, el propietario del buque pesquero u otra parte o partes en el acuerdo de trabajo del pescador deberán proporcionar al pescador, según proceda;
- n) el derecho del pescador a la repatriación;
- o) una referencia al convenio colectivo, cuando proceda;
- p) los períodos mínimos de descanso, de conformidad con la legislación nacional u otras medidas, y
- q) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir.

ANEXO III

ALOJAMIENTO A BORDO DE BUQUES PESQUEROS

Disposiciones generales

1. A los efectos del presente anexo:
 - a) la expresión «buque pesquero nuevo» designa todo buque respecto del cual:
 - (i) el contrato de construcción o un contrato de transformación importante se ha adjudicado en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta, o;
 - (ii) el contrato de construcción o de transformación importante se ha adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado y la entrega del buque se produce tres o más años después de esta fecha de entrada en vigor, o
 - (iii) cuando no existe un contrato de construcción, en la fecha de entrada en vigor del Convenio para el Miembro interesado o después de ésta:
 - se ha colocado la quilla; o
 - se ha iniciado una fase de la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto; y
 - ha comenzado una fase del montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 por ciento de dicho total, si este segundo valor es inferior;
 - b) la expresión «buque existente» designa todo buque pesquero que no es nuevo.
2. El nivel que sigue deberá aplicarse a todos los buques pesqueros nuevos con cubierta, a reserva de cualesquiera exenciones específicas previstas en conformidad con el artículo 7 del Convenio. La autoridad competente, previa celebración de consultas, deberá aplicar también los requisitos del presente anexo a los buques existentes, cuando y en la medida en que dicha autoridad lo considere factible y razonable.
3. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones a las disposiciones del presente anexo por lo que respecta a las embarcaciones pesqueras que permanecen habitualmente en el mar menos de 24 horas si los pescadores no viven a bordo de dichas embarcaciones amarradas en puerto. Cuando se trate de estas embarcaciones, la autoridad competente deberá asegurarse de que los pescadores interesados dispongan de las instalaciones adecuadas para descansar, alimentarse y aseo.
4. Toda excepción que un Miembro introduzca en virtud del párrafo 3 del presente anexo deberá ser notificada a la Oficina Internacional del Trabajo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 22 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.
5. Los requisitos que rigen para los buques de eslora igual o superior a 24 metros podrán aplicarse a los buques de 15 a 24 metros de eslora cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, determine que ello es razonable y factible.
6. Los pescadores que trabajen a bordo de buques auxiliares no equipados con instalaciones sanitarias y alojamiento adecuadas deberán disponer de dichas instalaciones y alojamiento a bordo del buque madre.
7. Los Miembros podrán extender la aplicación de los requisitos relativos al ruido y las vibraciones, la ventilación, la calefacción y el aire acondicionado, y la iluminación contenidos en el presente anexo a los espacios cerrados de trabajo y de almacenamiento si, previa celebración de consultas, tal extensión se considera apropiada y sin efectos negativos sobre las condiciones de trabajo o el procesamiento o la calidad de las capturas.
8. La utilización del término bruto a que se hace referencia en el artículo 7 del Convenio se limita a los párrafos 14, 17, 18, 41, 43, 46, 49, 53, 55, 61, 64, 65 y 67 del presente anexo. A estos

efectos, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida utilizar el arqueo bruto como base de medida, se considerará que:

- a) un arqueo bruto de 75 es equivalente a una eslora de 12 metros o una eslora total o máxima de 16,5 metros;
- b) un arqueo bruto de 100 es equivalente a una eslora de 24 metros o una eslora total o máxima de 28,5 metros; y
- c) un arqueo bruto de 950 es equivalente a una eslora de 45 metros o una eslora total o máxima de 50 metros.

Planificación y control

9. Cuando se construya un buque o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la autoridad competente deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el presente anexo. La autoridad competente deberá exigir, en la medida en que sea factible, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente anexo a todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación, cuando un buque reemplaza su pabellón por el pabellón del Miembro pertinente, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en el presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo.

10. Cuando las situaciones señaladas en el párrafo 9 del presente anexo se refieran a buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la autoridad competente o de una entidad habilitada a tal efecto por esta.

11. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, cada vez que se reconstruya o altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación del buque pesquero, la autoridad competente deberá inspeccionar el alojamiento para verificar que cumple las disposiciones del Convenio; cuando un buque reemplaza su pabellón por el pabellón del Miembro, la autoridad competente lo inspeccionará para verificar que cumple las disposiciones del presente anexo aplicables de conformidad con el párrafo 2 del mismo. Cuando lo considere oportuno, la autoridad competente podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación.

12. Cuando un buque cambie de pabellón, dejará de aplicarse al mismo cualquier requisito que la autoridad competente del Miembro cuyo pabellón encabezaba anteriormente el buque haya podido establecer de conformidad con los párrafos 15, 39, 47 o 62 del presente anexo.

Proyecto y construcción

Altura libre

13. Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deben permanecer de pie por períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la autoridad competente.

14. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba circular de forma completa y libre no deberá ser inferior a 200 centímetros.

15. No obstante lo establecido en el párrafo 14, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 190 centímetros la altura libre mínima permitida en cualquier espacio o parte de un espacio de alojamiento si comprueba que esto es razonable y no redundará en molestias para los pescadores.

Aberturas hacia y entre los espacios de alojamiento

16. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando estén destinadas a servir como salas de emergencia. Cuando sea razonable y factible, se deberá evitar que haya aberturas que comuniquen

directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.

17. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando estén destinadas a servir como salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separan estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente contruidos con acero u otro material aprobado, y ser estancos al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos cabinas.

Aislamiento

18. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados, los interiores que se sitúen para contener los mamparos interiores, puentes, vagras, revestimientos de suelo y mamparos deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.

Otras disposiciones

19. Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de los moscos y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infestadas de mosquitos.

20. Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias.

Ruido y vibraciones

21. La autoridad competente deberá adoptar medidas para limitar el ruido y las vibraciones excesivas en los espacios de alojamiento, en la medida en que sea factible de conformidad con las normas internacionales pertinentes.

22. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá adoptar normas relativas al ruido y las vibraciones en los espacios de alojamiento, que aseguren una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga provocada por el ruido y las vibraciones.

Ventilación

23. Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las variaciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de buena calidad cuando los pescadores se encuentren a bordo.

24. Los mecanismos de ventilación u otra medida deberán servir para proteger a los no fumadores del humo del tabaco.

25. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, que deberá regularse de manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climática. Los sistemas de ventilación deberán funcionar en forma inintermitente mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque.

Calefacción y aire acondicionado

26. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente caleccionados, habida cuenta de las condiciones climáticas.

27. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales, se deberá proporcionar un nivel de

calefacción adecuada, mediante un sistema de calefacción apropiado. El sistema de calefacción suministrará el nivel necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén vivos en el trabajo o cuando los condiciones lo exijan.

28. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas.

Iluminación

29. En todos los espacios de alojamiento se proporcionará una iluminación adecuada.

30. Cuando sea factible, los espacios de alojamiento deberán ser iluminados con luz natural, además de la artificial. En los dormitorios que sean iluminados con luz natural deberá prevverse medios para bloquear dicha luz.

31. Cada litera deberá estar equipada con un alumbrado individual adecuado para la lectura, además del alumbrado normal del dormitorio.

32. Los dormitorios deberán equiparse con alumbrado de emergencia.

33. Cuando los comedores, puentes y cualquier otro espacio que se utilice o pueda ser utilizado como salida de emergencia no estén equipados con alumbrado de emergencia, en dichos espacios se deberá instalar un alumbrado nocturno permanente.

34. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la autoridad competente. En todos los partes de los espacios de alojamiento donde se pueda realizar trabajos, la misma norma en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente.

Dormitorios

Disposiciones generales

35. Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que está destinado el buque le permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso dentro del mamparo de abordaje.

Superficie

36. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que está destinado el buque.

37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.

38. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.

39. No obstante lo dispuesto en los párrafos 37 y 38, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá establecer en 1,0 y 1,3 metros cuadrados respectivamente la superficie mínima autorizada por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, si comprueba que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Personas por dormitorio

40. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.

41. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La autoridad competente podrá permitir excepciones a este requisito en casos particulares en que su aplicación no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que está destinado.

42. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.

43. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de oficiales se dispondrán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La autoridad competente podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que está destinado.

Otras disposiciones

44. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.

45. Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado.

46. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros.

47. No obstante lo dispuesto en el párrafo 46, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que las dimensiones interiores de las literas no sean inferiores a 190 centímetros por 70 centímetros, si comprobado que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

48. Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento, deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.

49. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar un escritorio adecuado para escribir y una silla.

50. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar iluminados e equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.

Comedores

51. Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de abordaje.

52. Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

53. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

54. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima pueden utilizarlo en cualquier momento.

55. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

Bañeros o duchas, retretes y lavabos

56. Se deberán prever instalaciones sanitarias, con inclusión de retretes, lavabos y bañeros o duchas, para todos las personas a bordo, según concierga a la utilización del buque. Dichas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud e higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.

57. Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable.

58. Todas las pescadoras y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar la cantidad mínima de agua que deberá suministrarse.

59. Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, estas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del aislamiento.

60. Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos deberán estar cubiertos con un revestimiento antideslizante.

61. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.

62. No obstante lo dispuesto en el párrafo 61, la autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá determinar que se deberá disponer de al menos una bañera o ducha, o ambas a la vez, y de un lavabo para cada seis personas o menos y, al menos, de un retrete para cada ocho personas o menos, si comprobado que esto es razonable y no redundará en incomodidad para los pescadores.

Lavanderías

63. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, se deberá disponer de instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque.

64. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberá disponerse de instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa.

65. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se establecerán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar adecuadamente ventilado, calentado y provisto de medios o otros medios para secar la ropa.

Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados

66. Cada vez que sea necesario, se deberá facilitar una cabina aislada al pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado.

67. En los buques de eslora igual o superior a 45 metros, se deberá disponer de una enfermería separada, que deberá estar adecuadamente equipada y mantenida en condiciones higiénicas.

Otras instalaciones

68. Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles a partir de estos últimos.

Ropa de cama, vajilla y artículos diversos

69. A todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque se deberá proporcionar vajilla y ropa de cama apropiada. Sin embargo, los costos de la ropa de cama podrán recuperarse como costos de explotación, a condición de que ello esté estipulado en un convenio colectivo o en el acuerdo de trabajo del pescador.

Instalaciones de recreo

70. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá proporcionar a todos los pescadores a bordo instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.

Instalaciones de comunicación

71. En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no exceda del costo efectivo de las comunicaciones para el propietario del buque pesquero.

Cocina y despensa

72. En todo buque pesquero deberán prevalecer equipos para cocinar los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada.

73. La cocina o las instalaciones destinadas a cocinar los alimentos cuando no se disponga de una cocina separada deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas.

74. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas.

75. Cuando se utilice gas botano o propano para cocinar, los recipientes de gas deberán mantenerse en la cubierta expuesta, dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior.

76. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ser ventilado y mantenido seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.

77. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, se deberá disponer de una despensa y un refrigerador u de otros lugares de almacenamiento a baja temperatura.

Alimentos y agua potable

78. El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en materia alimentaria.

79. La autoridad competente podrá establecer requisitos en cuanto a los niveles mínimos de cantidad y cantidad de los alimentos y del agua que deben suministrarse a bordo.

Condiciones de limpieza y habitabilidad

80. Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o bienestar.

81. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas.

82. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulan alimentos, cada vez que sea necesario.

Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de este

83. En lo que respecta a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, la autoridad competente deberá ordenar que el capitán o patrón, u otras personas que actúen bajo sus órdenes, realice inspecciones frecuentes para asegurar que:

- a) el alojamiento de los pescadores está limpio, sea convenientemente habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;
- b) el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente; y
- c) la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.

Los resultados de esas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta.

Excepciones

84. La autoridad competente, previa celebración de consultas, podrá permitir excepciones con respecto a las disposiciones del presente anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas, a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo.



Conferencia Internacional del Trabajo

Actas Provisionales

Nonagésima sexta reunión, Ginebra, 2007

12B

**TEXTO DE LA RECOMENDACIÓN
SOBRE EL TRABAJO EN EL SECTOR PESQUERO**

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 30 de mayo de 2007 en su nonagésima sexta reunión;

Tomando nota de la Recomendación sobre la formación profesional (pescadores), 1966 (núm. 126);

Teniendo presente la necesidad de reemplazar la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196), que revisaba la Recomendación sobre las horas de trabajo (pesca), 1920 (núm. 7);

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas al trabajo en el sector pesquero, cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complementa el Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (en adelante «el Convenio»), y que reemplaza la Recomendación sobre el trabajo en el sector pesquero, 2005 (núm. 196);

adopta, con fecha ... de junio de dos mil siete, la siguiente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007:

**PARTE I. CONDICIONES DE TRABAJO A BORDO
DE LOS BUQUES PESQUEROS**

Protección de los jóvenes

1. Los Miembros deberían establecer los requisitos exigidos en materia de formación previa al embarque para las personas de 16 a 18 años de edad que vayan a trabajar a bordo de buques pesqueros, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales relativos a la formación para el trabajo a bordo de buques pesqueros, incluidas las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, tales como el trabajo nocturno, las tareas peligrosas, la utilización de maquinaria peligrosa, la manipulación y el transporte de cargas pesadas, el trabajo en altas latitudes, el trabajo por períodos excesivos y las demás cuestiones pertinentes que se hayan determinado tras una evaluación de los riesgos inherentes.

2. La formación de las personas de 16 a 18 años de edad podría impartirse mediante el aprendizaje o la participación en programas de formación homologados, los cuales deberían estar sujetos a normas establecidas y someterse a la supervisión de la autoridad competente y no deberían afectar a la educación general de la persona.

3. Los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar que el equipo de seguridad, salvamento y supervivencia a bordo de los buques pesqueros en que se embarquen personas menores de 18 años sea de tamaño apropiado para dichas personas.

4. Los pescadores menores de 18 años no deberían trabajar más de ocho horas diarias ni más de 40 horas semanales, y no deberían efectuar horas extraordinarias salvo cuando ello sea inevitable por razones de seguridad.

5. Se debería garantizar a los pescadores menores de 18 años una pausa suficiente para cada una de las comidas y una pausa de al menos una hora para la comida principal del día.

Examen médico

6. Al determinar la naturaleza del examen, los Miembros deberían tomar debidamente en consideración la edad de la persona que ha de ser examinada y la naturaleza de las tareas que deberá desempeñar.

7. El certificado médico debería llevar la firma de un médico autorizado por la autoridad competente.

8. Debería prevalecer un mecanismo para permitir que, cuando se haya declarado que una persona, tras haber sido examinada, no es apta para el trabajo a bordo de buques pesqueros o de ciertos tipos de buques pesqueros o para ciertos tipos de trabajo a bordo, dicha persona pueda solicitar otro examen a uno o varios árbitros médicos independientes que no tengan relación con el propietario del buque pesquero ni con ninguna organización de propietarios de buques pesqueros o de pescadores.

9. La autoridad competente debería tener en cuenta las orientaciones internacionales relativas a los exámenes médicos o los certificados de aptitud física de las personas que trabajan en el mar, como las *Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de la gente de mar* (OIT/OMS).

10. En el caso de los pescadores que estén exentos de la aplicación de las disposiciones del Convenio relativas al examen médico, la autoridad competente debería adoptar las medidas adecuadas para efectuar el seguimiento médico correspondiente en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Competencias profesionales y formación

11. Los Miembros deberían:

- a) tener en cuenta las normas internacionales generalmente aceptadas relativas a la formación y las competencias de los pescadores a la hora de determinar las competencias exigidas para ejercer las funciones de capitán o patrón, oficial de cubierta, maquinista y otras funciones a bordo de buques pesqueros;
- b) abordar las siguientes cuestiones, relativas a la formación profesional de los pescadores: la planificación y la administración en el plano nacional, incluida la coordinación; la financiación y las normas de formación; los programas de formación;

incluida la formación preprofesional y los cursos de corta duración destinados a los pescadores en actividad; los métodos de formación y la cooperación internacional, y

- c) asegurar que no haya discriminación en el acceso a la formación profesional.

PARTE II. CONDICIONES DE SERVICIO

Hoja de servicios

12. Al término de cada contrato, debería ponerse a disposición del pescador interesado una hoja de servicios relativa a dicho contrato, o anotarse los datos correspondientes en su libreta profesional.

Medidas especiales

13. En el caso de los pescadores excluidos del ámbito de aplicación del Convenio, la autoridad competente debería adoptar medidas encaminadas a proporcionarles una protección adecuada en lo relativo a sus condiciones de trabajo, así como mecanismos para la solución de conflictos.

Remuneración de los pescadores

14. Los pescadores deberían tener derecho a percibir adelantos con cargo a su remuneración, en virtud de las condiciones establecidas.

15. En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores deberían tener derecho a una remuneración mínima, con arreglo a la legislación nacional o los convenios colectivos.

PARTE III. ALOJAMIENTO

16. Al determinar requisitos u orientaciones en este ámbito, las autoridades competentes deberían tener en consideración las directivas internacionales en materia de alojamiento, alimentación, salud e higiene relativas a las personas que trabajan o viven a bordo de buques, incluidas las ediciones más recientes del *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros* (FAO/UIT/OMI) y de las *Directrices de aplicación voluntaria para el proyecto, la construcción y el equipo de buques pesqueros pequeños* (FAO/UIT/OMI).

17. La autoridad competente debería colaborar con las organizaciones y organismos pertinentes a fin de elaborar y difundir a bordo material educativo, información y orientaciones sobre seguridad y salud en relación con la alimentación y el alojamiento a bordo de los buques pesqueros.

18. Las inspecciones del alojamiento de la tripulación requeridas por la autoridad competente deberían llevarse a cabo al mismo tiempo que las investigaciones o inspecciones iniciadas o periódicas realizadas con otros fines.

Proyecto y construcción

19. Deberían aislarse adecuadamente los puentes situados encima de los espacios de alojamiento de la tripulación, los mamparos exteriores de los dormitorios y comedores, las cubiertas de protección de las máquinas y los mamparos de contorno de las cocinas y de

otros locales que despidan calor y, en la medida en que sea necesario, para evitar la condensación o el calor excesivo en los dormitorios, los comedores, las salas de recreo y los pasillos.

20. Asimismo, debería prevverse una protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente. Las tuberías principales de vapor y de escape no deberían pasar por el alojamiento de la tripulación ni por los pasillos que conducen al mismo. Cuando ello no pueda evitarse, las tuberías deberían estar debidamente aisladas y recubiertas.

21. Los materiales y emeres utilizados en los espacios de alojamiento deberían ser impermeables, de fácil limpieza y no susceptibles de albergar parásitos.

Ruido y vibraciones

22. Los niveles de ruido fijados por la autoridad competente para los puestos de trabajo y los espacios de alojamiento deberían ajustarse a las orientaciones de la Organización Internacional del Trabajo relativas a los niveles de exposición a factores ambientales en el lugar de trabajo, así como, en su caso, a la protección específica recomendada por la Organización Marítima Internacional y a cualesquiera emienda e instrumentos adicionales relativos a los niveles de ruido aceptables a bordo de buques.

23. La autoridad competente, conjuntamente con los organismos internacionales competentes y los representantes de las organizaciones de propietarios de buques pesqueros y de pescadores, teniendo en cuenta, según proceda, las normas internacionales pertinentes, debería examinar con regularidad el problema de las vibraciones a bordo de los buques pesqueros con el objeto de mejorar la protección de los pescadores contra los efectos adversos de las vibraciones, en la medida en que sea factible.

1) Este examen debería abarcar los efectos que la exposición a un nivel excesivo de vibraciones tiene para la salud y la comodidad de los pescadores, así como las medidas que habrían de prevverse o recomendarse a fin de reducir las vibraciones en los buques pesqueros y proteger a los pescadores.

2) Las medidas que han de considerarse para reducir las vibraciones o sus efectos deberían consistir, entre otros cosas, en:

- a) instruir a los pescadores con relación a los riesgos que una exposición prolongada a la vibración entraña para su salud;
- b) proporcionar a los pescadores equipos de protección personal homologados, cuando sea necesario; y
- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición a las vibraciones en los dormitorios, comedores, salas de recreo y de restaurante, así como en otros espacios de habitación de los pescadores, mediante la adopción de medidas acordes con las orientaciones contenidas en el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre los factores ambientales en el lugar de trabajo* (OIT) y en sus revisiones posteriores, teniendo en cuenta las diferencias en el nivel de exposición entre los puestos de trabajo y los espacios de alojamiento.

Calefacción

24. El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura en los espacios de alojamiento de la tripulación se mantenga en un nivel adecuado, conforme a lo establecido por la autoridad competente, habida cuenta de las condiciones meteorológicas y climáticas normales que el buque probablemente encuentre durante la navegación. Dicho sistema debería concebirse de modo que no constituya un peligro para la seguridad y la salud de la tripulación ni para la seguridad del buque.

Iluminación

25. Los sistemas de iluminación no deberían constituir un peligro para la seguridad y la salud de la tripulación ni para la seguridad del buque.

Dormitorios

26. Toda litera debería contar con un colchón cómodo de base mullida o un colchón combinado, como uno con somier, o un colchón con muelles. El relleno utilizado debería ser de un material homologado. Las literas no deberían colocarse una al lado de la otra de forma que, para llegar a una de ellas, haya que pasar obligatoriamente por encima de la otra. Cuando se trate de literas dobles, la litera inferior no debería estar colocada a menos de 0,3 metros del suelo, y la litera superior debería estar equipada de un fondo que impida el paso del polvo y estar colocada aproximadamente a media distancia entre el fondo de la litera inferior y la parte inferior de las vigas del techo. Debería prohibirse la superposición de más de dos literas. En el caso de que las literas estén colocadas a lo largo de la banda del buque, sólo debería disponerse una litera debajo del lugar donde exista un ventanillo.

27. Los dormitorios deberían disponer de ventanillos provistos de cortinas, así como de un espejo, pequeñas cubinas de aseo, una estantería para libros y un número suficiente de colgaderos.

28. En la medida en que sea factible, las literas de los miembros de la tripulación deberían estar distribuidas de forma que las guardias estén separadas y que las personas que trabajan de día no tengan que compartir el dormitorio con personas que hagan guardias nocturnas.

29. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros se deberían proveer dormitorios separados para hombres y mujeres.

Instalaciones sanitarias

30. Los espacios destinados a las instalaciones sanitarias deberían cumplir los requisitos siguientes:

- a) los suelos deberían ser de un material duradero homologado, de fácil limpieza e impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos deberían ser de acero o de cualquier otro material aprobado, y extenderse hasta una altura de por lo menos 0,23 metros con respecto al suelo del puente;
- c) los locales deberían contar con iluminación, calefacción y ventilación suficientes;
- d) las tuberías de aguas servidas y de evacuación deberían ser de dimensiones adecuadas y estar construidas de manera que se reduzca al mínimo el riesgo de obstrucción y se

facilite su limpieza; no deberían atravesar los depósitos de agua dulce o potable ni, en la medida en que sea factible, pasar por los techos de los comedores o los dormitorios.

31. Los retretes deberían ser de un modelo aprobado y asegurar en todo momento una descarga de agua abundante que pueda controlarse de forma independiente. En la medida en que sea factible, los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos. Cuando haya varios retretes en un mismo compartimento, éstos deberían estar lo suficientemente aislados como para preservar la intimidad.

32. Deberían facilitarse instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.

Instalaciones de recreo

33. Cuando se requiera la existencia de instalaciones de recreo, los equipamientos deberían incluir, como mínima, una biblioteca y los medios necesarios para la lectura, la escritura y, en la medida en que sea factible, los juegos de salón. Las instalaciones y servicios de recreo deberían ser objeto de revisiones frecuentes para asegurarse de que respondan a las necesidades de los pescadores, habida cuenta de la evolución tecnológica, de las condiciones de explotación y de cualquier otra novedad. También se debería considerar la posibilidad de ofrecer, sin costo alguno para los pescadores y cuando sea factible, las instalaciones y servicios siguientes:

- a) una sala para fumar;
- b) la recepción de programas de televisión y de radio;
- c) la proyección de películas o videos, cuya oferta debería adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;
- d) equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicio físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;
- e) una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovada a intervalos razonables;
- f) medios para realizar trabajos manuales recreativos, y
- g) aparatos electrónicos como radios, televisores, magnetoscopios, lectores de CD/DVD, ordenadores y programas informáticos, y magnetófonos.

Alimentos

34. Los pescadores que cumplan las funciones de cocinero deberían contar con una formación adecuada y estar calificados para ocupar este puesto a bordo.

PARTE IV. PROTECCIÓN DE LA SALUD, ATENCIÓN MÉDICA Y SEGURIDAD SOCIAL

Atención médica a bordo

35. La autoridad competente debería establecer una lista de los equipos y suministros médicos que deberían llevar a bordo los buques pesqueros, en función de los

riesgos inherentes al sector; en dicha lista deberían figurar productos de protección higiénica para las mujeres y recipientes discretos y que no dañen el entorno.

36. Los buques pesqueros en los que se embarquen 100 o más pescadores deberían llevar a bordo un médico cualificado.

37. Los pescadores deberían recibir una formación básica en materia de primeros auxilios, de conformidad con la legislación nacional y sabida cuenta de los instrumentos internacionales pertinentes.

38. Debería disponerse de un formulario de informe médico normalizado y especialmente diseñado para facilitar el intercambio confidencial, entre el buque pesquero y las instalaciones en tierra, de informaciones médicas y toxológicas relativas a los pescadores en caso de enfermedad o accidente.

39. Para los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberían tomarse en consideración, además de las disposiciones del artículo 32 del Convenio, los criterios adicionales siguientes:

- a) al determinar los equipos y suministros médicos que han de llevarse a bordo, la autoridad competente debería tomar en consideración las recomendaciones internacionales en esta materia, tales como las que se recogen en las ediciones más recientes de la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT/OMI/OMS) y en la *Lista modelo de medicamentos esenciales* (OMS), y los avances en el campo de los conocimientos médicos y los métodos de tratamiento aprobados;
- b) los equipos y suministros médicos deberían ser objeto de inspecciones periódicas al menos una vez cada 12 meses. El inspector debería asegurarse de que se comprueban las fechas de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos, que se recoja en una lista el contenido de la farmacia de a bordo, que este contenido se ajuste a lo dispuesto en la guía médica de uso en el plano nacional, y que en las etiquetas de los suministros médicos figuren el nombre genérico, además del nombre de la marca, la fecha de caducidad y las condiciones de conservación;
- c) en la guía médica debería explicarse el modo de utilización de los equipos y suministros médicos; dicha guía debería concebirse de manera que las personas que no sean médicos puedan cuidar de los enfermos o accidentados a bordo, recibiendo o no asesoramiento médico por radio o por satélite, y debería prepararse teniendo en cuenta las recomendaciones internacionales en esta materia, incluidas las que figuren en las ediciones más recientes de la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT/OMI/OMS) y de la *Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas* (OMI), y
- d) debería proporcionarse asesoramiento médico, gratuito, por radio o por satélite, a todos los buques, cualquiera que sea su pabellón.

Seguridad y salud en el trabajo

Investigación, difusión de información y celebración de consultas

40. A fin de contribuir a la mejora continua de la seguridad y la salud de los pescadores, los Miembros deberían contar con políticas y programas de prevención de los accidentes a bordo de los buques pesqueros, que deberían requerir la recopilación y difusión de materiales, investigaciones y análisis en materia de seguridad y salud en el

trabajo, teniendo en cuenta tanto los avances técnicos y de los conocimientos en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo como los instrumentos internacionales pertinentes.

41. La autoridad competente debería adoptar medidas que permitieran garantizar la celebración de consultas periódicas sobre las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo, con miras a asegurarse de que todas las personas interesadas se mantengan debidamente informadas de la evolución de la situación en los planos nacional e internacional, así como de los demás avances logrados en ese ámbito, y de su posible aplicación a los buques pesqueros que enarbolan el pabellón del Miembro.

42. Al creerse que los propietarios de buques pesqueros, los capitanes o patronos, los pescadores y las demás personas interesadas reciban orientaciones, materiales de formación similares y demás información apropiada, la autoridad competente debería tener en cuenta las normas internacionales, los códigos, las orientaciones y cualquier otra información pertinente. Para ello, la autoridad competente debería mantenerse al tanto y hacer uso de las investigaciones y orientaciones internacionales en materia de seguridad y salud en el sector de la pesca, incluida la investigación en el ámbito general de la seguridad y la salud en el trabajo que pudiera aplicarse al trabajo a bordo de los buques pesqueros.

43. Deberían señalarse a la atención de todo pescador y de toda persona que se encuentre a bordo de un buque las informaciones relativas a peligros específicos, mediante anuncios o placas en los que se den instrucciones u orientaciones, o utilizando otros medios adecuados.

44. Deberían establecerse comités paritarios sobre seguridad y salud en el trabajo, ya sea:

- a) en tierra, o
- b) a bordo de los buques pesqueros, cuando la autoridad competente, previa celebración de consultas, decida que ello es viable habida cuenta del número de pescadores a bordo.

Sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo

45. Al establecer métodos y programas relativos a la seguridad y la salud en el sector pesquero, la autoridad competente debería tener en cuenta todas las orientaciones internacionales pertinentes relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidas las *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo*, ILO-OSH, 2001.

Evaluación de los riesgos

46. 1) La evaluación de los riesgos en el ámbito de la pesca debería llevarse a cabo, según proceda, con la participación de los pescadores o de sus representantes, y debería incluir:

- a) la evaluación y la gestión de los riesgos;
- b) la formación, tomando en consideración las disposiciones pertinentes contenidas en el capítulo III del *Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, 1995* (Convenio de Formación), adoptado por la OMI, y
- c) la instrucción de los pescadores a bordo.

2) Para dar efecto a las disposiciones del apartado a) del subpárrafo 1 anterior, los Miembros, previa celebración de consultas, deberían adoptar una legislación u otras medidas en las que se exija que:

- a) todos los pescadores participen regular y activamente en la mejora de la seguridad y la salud, mediante actividades continuas encaminadas a determinar los peligros, evaluar los riesgos y adoptar medidas para hacerles frente por medio de la gestión de la seguridad;
- b) se establezca un sistema de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, el cual podría incluir una política relativa a esta materia, así como disposiciones sobre la participación de los pescadores y sobre la organización, planificación, aplicación y evaluación del sistema, y la adopción de medidas para mejorarlo, y
- c) se establezca un sistema para facilitar la aplicación de una política y un programa relativos a la seguridad y la salud en el trabajo, y para ofrecer a los pescadores un foro que les permita influir en las cuestiones de seguridad y salud; los procedimientos de prevención a bordo deberían concebirse de manera que los pescadores contribuyan a la identificación de los peligros existentes y potenciales y a la puesta en práctica de las medidas destinadas a reducir o eliminar dichos peligros.

3) Cuando elaboren las disposiciones mencionadas en el apartado a) del subpárrafo 1 anterior, los Miembros deberían tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes en materia de evaluación y gestión de los riesgos.

Especificaciones técnicas

47. Los Miembros, en la medida en que sea factible y conforme con las condiciones del sector pesquero, deberían abordar los temas siguientes:

- a) navegabilidad y estabilidad de los buques pesqueros;
- b) radiocomunicaciones;
- c) temperatura, ventilación e iluminación de las zonas de trabajo;
- d) atenuación del riesgo ligado a las superficies resbaladizas de la cubierta;
- e) utilización segura de la maquinaria, incluidos los dispositivos de protección;
- f) familiarización de los pescadores y observadores pesqueros recientemente embarcados con el buque;
- g) equipo de protección personal;
- h) salvamento y lucha contra incendios;
- i) carga y descarga del buque;
- j) dispositivos de izado;
- k) equipo de anclaje y amarre;
- l) seguridad y salud en los espacios de alojamiento;
- m) ruido y vibraciones en las zonas de trabajo;

- a) ergonomía, inclusive con respecto a la disposición de los puestos de trabajo y al levantamiento manual y la manipulación de cargas;
- b) equipos y procedimientos para la captura, manipulación, almacenamiento y procesamiento del pescado y de otros recursos marinos;
- c) diseño, construcción y modificaciones del buque que guarden relación con la seguridad y la salud en el trabajo;
- d) navegación y maniobra del buque;
- e) materiales peligrosos utilizados a bordo del buque;
- f) seguridad de los medios de acceso y salida de los buques pesqueros en los puertos;
- g) requisitos especiales en materia de seguridad y salud aplicables a los jóvenes;
- h) prevención de la fatiga;
- i) otras cuestiones relativas a la seguridad y la salud.

48. Cuando formule disposiciones legales, normativas u otras medidas relativas a las normas técnicas en materia de seguridad y salud a bordo de los buques pesqueros, la autoridad competente debería tener en cuenta la edición más reciente del *Código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, parte A* (FAO/OIT/OMI).

Establecimiento de una lista de enfermedades profesionales

49. Los Miembros deberían elaborar una lista de las enfermedades que, según se sabe, son provocadas por la exposición a sustancias o a condiciones peligrosas en el sector pesquero.

Seguridad social

50. A fin de extender progresivamente la protección de seguridad social a todos los pescadores, los Miembros deberían mantener actualizada la información relativa a las cuestiones siguientes:

- a) el porcentaje de pescadores cubiertos;
- b) la gama de contingencias cubiertas, y
- c) el nivel de las prestaciones.

51. Toda persona protegida por el artículo 34 del Convenio debería tener derecho a recurrir en caso de que se le niegue la prestación de que se trate, o de que la calidad o la cuantía de la misma se determinen de manera desfavorable.

52. Las protecciones a que se hace referencia en los artículos 38 y 39 del Convenio deberían dispensarse mientras exista la contingencia cubierta.

PARTE V. OTRAS DISPOSICIONES

53. La autoridad competente debería elaborar una política de inspección destinada a los funcionarios habilitados para adoptar las medidas especificadas en el párrafo 2 del artículo 43 del Convenio.

54. Los Miembros deberían colaborar entre sí en la mayor medida posible a fin de adoptar las pautas concertadas internacionalmente respecto de la política a que se hace referencia en el párrafo 53 de la presente Recomendación.

55. Todo Miembro que sea un Estado ribereño podrá exigir, al conceder la autorización para pescar en su zona económica exclusiva, que los buques pesqueros cumplan con los requisitos del Convenio. Si tal autorización es expedida por un Estado ribereño, éste debería tomar en consideración los certificados u otros documentos válidos en que se declara que el buque de que se trate ha sido inspeccionado por la autoridad competente, o en su nombre, y declarado conforme con las disposiciones del Convenio.



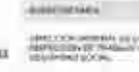
comunicación y transporte



8. Buques de Pesca



8.1 Protocolo de Actuación Inspectora en el Sector Pesquero en Buques de menos de 15 metros de eslora



IDENTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN

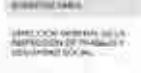
Datos Generales

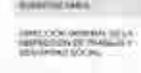
Nº Orden de Servicio: Plan de Inspección:
 Inspección Anual:

Datos Empresa

Nombre o Razón Social: NIF:
 Dirección Social:
 Domicilio: Población: CP:
 N.º de Comarcas: Zona económica:
 Actividad principal: Población:
 N.º de unidades: N.º de trabajadores:
 Presencia Personal que controla el puesto:
 Presencia Personal de apoyo:

C. Domicilio E. Inspección D. Domicilio y zona B. N.º unidades

  	
PROTOCOLO DE ACTUACIÓN INSPECTORA EN EL SECTOR PESQUERO EN BUQUES DE MENOR DE 16 METROS DE eslora	
1.- Control de la evaluación de riesgos y planificación preventiva	
1.1. ¿Se ha efectuado la evaluación de los riesgos a los que están sometidos los buques de menor eslora en los lugares de trabajo (dentro y fuera del buque) identificando los riesgos y estableciendo prioridades de control en función de los riesgos identificados? (RD 1613/2007, arts 3 a 7 ROP art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
1.2. ¿Se ha tenido en cuenta, en general, con todos los buques, los riesgos específicos de mayor peligro (caídas de personas, ahogamiento, etc.) y los accidentes por no cumplir, respecto a los riesgos identificados de los otros buques, las obligaciones de control, formación etc. y están estos riesgos reflejados en los documentos del Sistema de Gestión de Seguridad (cuando exista, o en el procedimiento de evaluación de riesgos)? (RD 1613/2007, arts 5 a 7 ROP art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
1.3. ¿Se tienen en cuenta los riesgos asociados con el uso de maquinaria? (RD 1613/2007, arts 3 a 7 ROP art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
1.4. ¿Se ha efectuado la clasificación preventiva y se atiende a la misma? (RD 1613/2007, art. 2.2.2.ª art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
2.- Control de la organización preventiva	
2.1. ¿Qué medidas de organización preventiva existen en el buque? (RD 1613/2007, art. 10 y 22 ROP art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
2.2. ¿Qué medidas de organización preventiva existen en el buque? (RD 1613/2007, art. 10 y 22 ROP art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
2.3. ¿Se efectúan las acciones de formación de los buques de propulsión con una potencia superior? (RD 1613/2007, arts 24 a 30 ROP art. 12.2 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
3.- Control de consulta y participación de los trabajadores	
3.1. ¿Existe consulta de prevención a otros órganos de representación (empresarial y sindical) con carácter previo a la elaboración de medidas? (RD 1613/2007, art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
3.2. ¿Existen las organizaciones o formación de trabajadores asociadas para la realización de actividades de prevención y de los buques de menor eslora? (RD 1613/2007, art. 12.1 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
3.3. ¿Se tienen en cuenta estas OIT y se elaboran los procedimientos? (RD 1613/2007, art. 12.2 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
4. Disposiciones mínimas de los lugares de trabajo	
4.1. Lugares de trabajo	
4.1.1. ¿Los cables están identificados de manera permanente en los buques de menor eslora? (RD 1613/2007, art. 12.19 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF

  		
4.1.2. ¿Los lugares de trabajo tienen una buena ventilación (interior, exterior, climatizada o natural)? (RD 1613/2007, art. 12.18 LOPRL)		<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
4.1.3. ¿Hay iluminación adecuada en todos los buques?		<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
4.2. Acceso a bordo		
4.2.1. ¿Tienen todos los buques de menor eslora, sistemas de seguridad o otros dispositivos de acceso a bordo, sistemas de navegación, GPS y otros dispositivos? (RD 1613/2007, art. 12.10 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF	
4.2.2. ¿Otros dispositivos de acceso a bordo?		<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF
4.3. Riesgos de caída		
4.3.1. ¿Los buques de menor eslora, en cualquier caso, tienen los dispositivos? (RD 1613/2007, art. 12.10 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF	
4.3.2. ¿Los buques de menor eslora, en cualquier caso, tienen los dispositivos? (RD 1613/2007, art. 12.10 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF	
4.3.3. ¿Se controla adecuadamente los buques de menor eslora? (RD 1613/2007, art. 12.10 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF	
4.3.4. ¿Se tienen en cuenta y se elaboran los procedimientos para buques de menor eslora? (RD 1613/2007, art. 12.10 LOPRL)	<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF	
4.3.5. ¿Otros dispositivos de acceso a bordo?		<input type="checkbox"/> SI <input type="checkbox"/> I <input type="checkbox"/> NP <input type="checkbox"/> NF



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
 DEPARTAMENTO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



4.3. Actividades y Fomento

- 4.3.1. ¿Existen o existe una promoción, apoyo u otros servicios de carácter social y comunitario en las actividades relacionadas? (Decreto de 19 de mayo de 2007)
- 4.3.2. ¿Existen servicios de promoción y fomento de empleo?

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.5. Riesgos laborales

- 4.5.1. ¿Existen riesgos de aislamiento por falta de sistemas de comunicación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.5.2. ¿Se emplean procedimientos de trabajo de las máquinas, herramientas, equipos, sistemas, etc., sin su formación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.5.3. ¿El trabajo en las partes de trabajo puede ocasionar enfermedades de tipo físico? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.5.4. ¿Existen riesgos de lesiones o enfermedades de tipo...

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.6. Uso de máquinas

- 4.6.1. ¿Se utilizan máquinas y/o equipos? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.6.2. ¿Se utilizan o se van a utilizar en las actividades relacionadas máquinas, herramientas, equipos, sistemas, etc., sin su formación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.6.3. ¿Se emplean en las partes de trabajo de las máquinas, herramientas, equipos, sistemas, etc., sin su formación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
 DEPARTAMENTO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



4.6.2. Otros procedimientos relativos a la seguridad laboral

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.7. Máquinas de elevación y transporte

- 4.7.1. ¿Las calderas, pistoles y equipos están en buen estado de conservación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.7.2. ¿Se emplean sistemas de transporte de mercancías? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.7.3. ¿Existen procedimientos de mantenimiento y planes de mantenimiento para las partes de trabajo de las máquinas? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.7.4. ¿Existen procedimientos de mantenimiento y planes de mantenimiento para las partes de trabajo de las máquinas? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.7.5. Otros procedimientos relativos a la seguridad laboral (planes de mantenimiento)

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.7.6. Otros procedimientos relativos a la seguridad laboral

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.8. Manipulación de cargas

- 4.8.1. ¿Existen procedimientos de trabajo de las partes de trabajo de las máquinas, herramientas, equipos, sistemas, etc., sin su formación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)
- 4.8.2. ¿Existen procedimientos de trabajo de las partes de trabajo de las máquinas, herramientas, equipos, sistemas, etc., sin su formación? (Art. 17.1 LPRL RD 1201/96 art. 12.1) (100%)

SI	NO	SI	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
 DIRECCI3N GENERAL DE LA INSPECCI3N DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



ITSL
 2006 2006
 INSTITUTO TECNOL3GICO DE INVESTIGACIONES Y FORMACI3N

4.8.1 - Otros procedimientos relativos a la composici3n normal del equipo

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9. Riesgos ambientales

4.9.1 - ¿Las actividades de las embarcaciones est3n bien evaluadas?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.2 - ¿Las embarcaciones est3n bien mantenidas y seguras?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.3 - ¿Existen procedimientos de emergencia y otros procedimientos de seguridad en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.4 - ¿Existen sistemas de comunicaci3n de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.5 - ¿Existen procedimientos de seguridad en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.6 - ¿Se realizan actividades de seguridad en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.7 - ¿Se realizan actividades de seguridad en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.9.8 - Otros procedimientos relativos a los riesgos ambientales

0	1	2	3
---	---	---	---

4.10. Medidas de detecci3n y lucha contra incendios

4.10.1 - ¿Hay sistemas de alarma de incendio en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.10.2 - ¿Hay sistemas de extinci3n de incendios en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.10.3 - ¿Existen procedimientos de lucha contra incendios en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.10.4 - ¿Hay procedimientos de lucha contra incendios en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
 DIRECCI3N GENERAL DE LA INSPECCI3N DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



ITSL
 2006 2006
 INSTITUTO TECNOL3GICO DE INVESTIGACIONES Y FORMACI3N

4.10.5 - Otros procedimientos relativos a los riesgos ambientales

0	1	2	3
---	---	---	---

4.10.6 - Otros procedimientos relativos a los riesgos ambientales

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11. Vigilancia de la salud, medios sanitarios y asistencia m3dica

4.11.1 - ¿Existen procedimientos de vigilancia de la salud en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.2 - ¿Se dispone de servicios sanitarios en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.3 - ¿Hay medicamentos necesarios en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.4 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.5 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.6 - ¿Se dispone de servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.7 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.8 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.9 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.10 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.11 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

4.11.12 - ¿Hay servicios de emergencia en las embarcaciones de pesca?

0	1	2	3
---	---	---	---

	DT	IT	CP	MP
4.11.11 - ¿Debe el empresario y el trabajador tomar las disposiciones de protección? (CM 15 de junio de 1982 art. 12.6.1.1.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.11.14 - ¿Debe el empresario y el trabajador tomar las disposiciones de protección? (CM 15 de junio de 1982 art. 12.6.1.1.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.12: Disposiciones mínimas de los medios de salvamento y supervivencia				
4.12.1 - ¿Cuanto a la que con los procedimientos y medios de salvamento que se especifican en la legislación vigente? (Véase la información que se adjunta al problema) (CM 15 de junio de 1982 art. 12.6.1.1.1)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.12.2 - ¿Debe haber suficiente y adecuada información y medios de salvamento?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13 Disposiciones mínimas de los equipos de protección individual (EPI) En el momento de las inspecciones en los puestos de trabajo y según lo establecido en la legislación vigente.				
4.13.1 - ¿Se utiliza el casco de protección adecuadamente en la zona y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.2 - ¿Se utilizan los guantes adecuadamente en la zona y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.3 - ¿Se utilizan los zapatos de seguridad adecuadamente en la zona y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.4 - ¿Se utiliza el chaleco de seguridad adecuadamente en la zona y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.5 - ¿Se utilizan los cascos de protección en los momentos de trabajo en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.6 - ¿Se utilizan los chalecos de seguridad en los momentos de trabajo en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.13.7 - ¿Existen protocolos escritos en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

	DT	IT	CP	MP
4.13.8 - ¿Existen protocolos escritos en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo en los puestos de trabajo y en los momentos de trabajo?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
OBSERVACIONES GENERALES EN MATERIA LABORAL, DE EMPLEO Y SEGURIDAD SOCIAL CON APLICACIONES EN LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES:				
<p>Para prevenir enfermedades, accidentes e incidentes de conservación de los recursos.</p>				

Belleza y Dureza del Trabajo en la Mar.
La Actividad Pesquera de Bajura en Imágenes

Hemos querido plasmar en un puñado de fotografías la belleza y la dureza del trabajo del pescador, su soledad, su compañerismo, su cansancio, el inicio y el fin de su jornada y, por supuesto, sus rostros, sus manos, sus ropas empapadas, el fruto de su trabajo.

Modestamente reconocemos que son sólo unas pinceladas, ejemplos de una realidad compleja, de uno de los trabajos de mayor riesgo en la actualidad, en el que hacer prevención es un reto difícil pero no imposible.

Un reto que debe unir a empresarios y trabajadores, a las administraciones públicas, a los agentes sociales, a los profesionales de la prevención de riesgos laborales y a todos los implicados de una u otra forma en la actividad, con un objetivo común de mejorar las condiciones de trabajo, los métodos ... pero sobre todo, fomentar las actitudes y las conductas seguras, desde el convencimiento de que con este esfuerzo podremos lograr una actividad pesquera que, sin perder sus raíces, pueda realizarse sin perjuicio para la seguridad y la salud de los pescadores que cada día la llevan a cabo.

MAPFRE Servicio de Prevención







MELSON

MF MELSON





































































OMARINEIRO







Man in white shirt and dark pants pulling the boat.

Man in white shirt and orange cap pulling the boat.

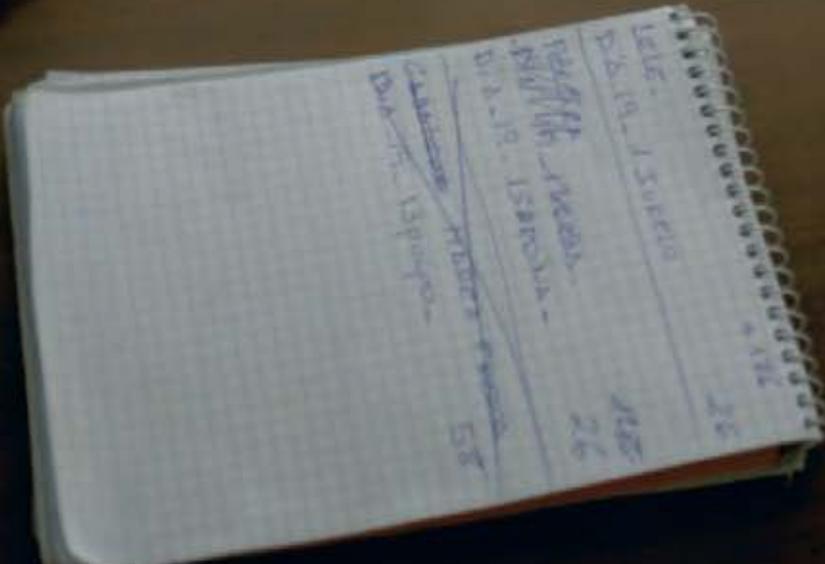
LIRA
AIR LUCIANA

TC-11 01



LONKA GRANDES PEIKES E BAKURA





LA LONJA VIGO

