

SEGURIDAD E HIGIENE EN LOS CONVENIOS COLECTIVOS DE LAS EMPRESAS DE NAVEGACION (PERSONAL DE FLOTA)*

J.J. Fernández Domínguez - Universidad de León

INTRODUCCION

Los trabajos en el mar, dado el peculiar centro de trabajo donde se han de efectuar, han sido siempre objeto de un tratamiento jurídico-laboral peculiar que afecta, también, como no podía ser menos, a la materia de seguridad e higiene. El presente estudio pretende poner de relieve tales peculiaridades, partiendo de un análisis de los convenios colectivos de ámbito nacional publicados en 1991 y primer cuatrimestre de 1992, agrupadas en seis bloques: trabajos sucios, penosos y peligrosos; trabajos "especiales"; transporte de mercancías explosivas, tóxicas o peligrosas; trabajos en zonas de guerra; permanencia en lugares insalubres o epidérmicos y objetivos y funciones de los Comités de Seguridad e Higiene en la empresa.

TRABAJOS SUCIOS, PENOSOS Y PELIGROSOS

Fiel reflejo del art. 40.2 de la Constitución, el art. 4.2 d) del Estatuto de los Trabajadores reconoce, como uno de los derechos básicos de los trabajadores, el respeto a su "integridad física y a una política de seguridad e higiene", de ahí que, en principio, la *ratio legis* de los complementos salariales devengados por razones de inseguridad o deterioro del medio ambiente en el trabajo mal pueda compaginarse con una adecuada política de seguridad e higiene, pues, en última instancia, lo que en muchas ocasiones vienen a encubrir dichos complementos es un canje de riesgo por dinero, inaceptable a la luz de los mencionados preceptos. No obstante, la subsistencia de trabajos que, a pesar (o por defecto, provocado por su inexistencia o sus altos costos) de las soluciones técnicas más avanzadas siguen presentando tales riesgos, obligan a arbitrar mecanismos que restablezcan

el sinalagma contractual en tanto aquellos subsistan; y tales pasan necesariamente por una compensación normalmente monetaria y, excepcionalmente, en reducciones del tiempo de trabajo.

Posiblemente los trabajos en el mar sean unos de los que más han delimitado las concretas tareas que reúnen los riesgos de suciedad, penosidad y peligrosidad y la compensación procedente. Así, en un apartado común a todos los Convenios analizados, se señalan todos aquellos "que, en determinadas circunstancias, deban ser realizados y que, por su especial condición, índole o naturaleza, implican una suciedad, esfuerzo o peligro superior al normal", realizándose una importante distinción:

A) **Trabajos que deberán ser realizados por personal ajeno al buque**, entre los que se señalan la limpieza, picado o pintado de la caja de cadenas, del interior de coffer

* Trabajo efectuado sobre la base de los Convenios Colectivos siguientes:

- NAVICON, S.A.; 11 enero 1991 (BOE 29 enero 1991)
- NAVIERA AMURA, S.A.; 29 julio 1991 (BOE 24 agosto 1991)
- AUXINAVE, S.A.; 23 julio 1991 (BOE 29 agosto 1991)
- NAVIERA TRANSAT, S.A.; 24 septiembre 1991 (BOE 11 octubre 1991)
- LINEAS MARITIMAS DEL CANTABRICO, S.A.; 7 octubre 1991 (BOE 24 octubre 1991)

- NAVIERA DEL ATLANICO, S.A.; 18 diciembre 1991 (BOE 17 enero 1992)
- ERSHIP, S.A.; 5 diciembre 1991 (BOE 21 enero 1992)
- CONTEMAR, S.A.; 6 abril 1992 (BOE 22 abril 1992)

dams, del interior de tanques de lastre y de agua dulce (incluyendo encharcado), de la sentina de máquinas, de tanques de aceite, combustible y de retorno de Motor, de derrames...; el picado con chorro de arena o chorreado; extracción de sedimentos o residuos de tanques; etc.

En la medida en que los mismos se efectúen en puerto, el Armador o sus representantes podrá encargárselos a personal ajeno a través de los oportunos contratos, que ya incorporan en su contenido y es, por tanto, algo esencial a los mismos los riesgos aludidos; o pactarlos con la tripulación, supuesto en que se deja a la voluntad de las partes la determinación de la cuantía y condiciones de realización de los mismos, excluyéndolos expresamente de la regulación del Convenio.

B) Trabajos a realizar por la dotación del buque, entre los que se encuentran los anteriores, cuando deban efectuarse en el mar por seguridad del buque o si las condiciones higiénicas así lo exigieran, y otros como trabajos en el interior de la caja de cadenas, cofferdans, tanques de lastre o agua dulce, planchas de la sentina de máquinas y limpieza necesaria para el funcionamiento de los mismos; limpieza de interior del carácter del motor, galería de barrido, conductos de humos, caldera y calderetas y sentinas corridas de bodega; trabajos en interior de tanques de aceite y/o combustible, conductos de humos o calderas, en la mar por averías del propulsor principal, en cuadros eléctricos de alta tensión, en interiores por debajo de -5° o por encima de 45° , o en mar subida a alturas superiores a 1.5 metros en palos; pintado a pistola, encharcado o cementado de recintos cerrados; estiba de cadena en caja de cadenas desde el interior; recepciones o fiestas oficiales en que el servicio esté a cargo del personal de fonda (y no se trate de buques de pasaje o mixtos), etc.

La consideración económica de tales trabajos presenta, según convenios, una doble realidad: en tanto alguno de ellos opta por una fórmula simple cual es la de considerar el tiempo invertido en los mismos como horas extraordinarias, si son realizados en jornada ordinaria, y como horas extraordinarias dobles, si fuera de ella; otros buscan, a través de complejas tablas, una más correcta valoración, ponderando la distinta presencia del elemento de riesgo, el carácter total o parcial de la tarea realizada o el número de personas o tripulantes del barco y sus concretas características; no faltando una tercera opción cual es la de asegurar una cuantía fija para todas las tareas o grupo de ellas.

Todos estos trabajos se deberán realizar en las máximas condiciones de seguridad e higiene, dejándose al acuerdo entre Jefe de departamento y tripulantes afectados su determinación concreta, pero siempre con un límite de derecho necesario: nunca podrán convenirse condiciones inferiores a

las recogidas en las Reglamentaciones Técnicas vigentes, Ordenanzas y Convenios Internacionales. Lógicamente, para cada trabajo se dotará a los tripulantes de las prendas de protección personal y equipos necesarios que se establezcan para realizarlos sin riesgos o fatiga excesiva siendo el cumplimiento de estas condiciones inexcusable para la realización de los trabajos y, por tanto, debiendo considerarse su falta como no compensable económicamente (riesgo intolerable a tenor de la reglamentación internacional). Para el supuesto de falta de acuerdo entre el Armador o sus representantes o delegados y los tripulantes que deben efectuar los trabajos sobre la adopción de las medidas, se arbitra convencionalmente la posibilidad de recurrir al asesoramiento técnico de terceras personas para determinar las condiciones de su realización. En todo caso, si aquél no se produce, no se verán los tripulantes obligados a efectuarlos mientras la autoridad laboral no se pronuncie en torno a las mismas.

TRABAJOS "ESPECIALES"

Bajo tan genérica denominación se agrupan aquellos trabajos "cuya realización, en condiciones normales, no es obligatoria para los tripulantes, por corresponder a trabajadores de tierra" (y, se entiende, no mencionados dentro de los sucios, penosos y peligrosos). Entre tales pueden citarse el trincaje y destrincaje de cualquier tipo de mercancía tanto en cubierta como en bodega, siempre que sea necesario el empleo de elementos o medios tradicionales de trincajes (cabos, cables, cadenas, correas, tensores, calzos, mordazas, etc); carga, descarga, estiba y desestiba de mercancías que precisen su manipulación incluyendo vehículos de motor; transporte y embarque de víveres; limpieza de tanques altos laterales; etc.

A pesar de que su realización se ofrecerá a todos los tripulantes (con preferencia para los del departamento afectado) y que, en principio, ningún tripulante puede ser obligado a efectuarlos, se convierten en obligatorios precisamente (y dejando aparte la circunstancia de inexistencia, insuficiencia o falta de cualificación del censo de trabajadores portuarios) cuando concurre una circunstancia relacionada con el riesgo de peligro para la seguridad del buque o de la carga.

Su obligatoriedad hace que no se pueda dejar al acuerdo **ex ante** de las partes su retribución, dado que el elemento riesgo no puede ponderarse previamente (como sí puede hacerse cuando son puramente voluntarias) y tendrá que ser **ex post**, en las actas de aplicación, donde tal habrá de hacerse efectivo. Inexistente el acuerdo, la fijación de la concreta cuantía se hará por la Comisión Paritaria, restando -en última instancia- la vía judicial para la solución de conflictos.

MERCANCIAS EXPLOSIVAS, TOXICAS O PELIGROSAS

Las tripulaciones de los buques que transporten mercancías conceptuadas como peligrosas, según Convenio, tendrán derecho a percibir una remuneración en función del incremento del riesgo a que están expuestos y conforme a un baremo que, según grupos de peligrosidad, se contiene en el propio Cuerpo Normativo (todo ello sin perjuicio de las medidas de seguridad a tomar durante la carga, transporte y descarga de dichas mercancías conforme a las disposiciones legales al respecto y a las consideraciones de la IMCO), siguiendo las directrices de la IMCO, quien divide las mercancías en función del riesgo que, en general, puedan suponer para la vida de los tripulantes de los buques que los transporten en los siguientes Grupos:

GRUPO "A".- Mercancías reseñadas como pertenecientes a:

- Explosivos: Clase 1, División 1-1, Grupo de compatibilidad A al F.
- Infecciosas: Clase 6-2
- Radioactivos: Clase 7, cuando de materiales radioactivos explosivos o de "acuerdos parciales" se trate.

GRUPO "B".-

- Explosivos: Clase 1, División 1-1, Grupo de compatibilidad G.
- Clase 1, División 1-2.
- Clase 1, División 1-3.
- Grupos compatibles A, B, C y nº 0019.

GRUPO "C".-

- Explosivos: Clase 1, División 1-3, resto mercancías no incluidas en grupo B.
- Gases inflamables o tóxicos: Clase 2 nº ONU 1016, 1023, 1026, 1017, 1589, 1045, 1051, 1052, 1053, 1975, 1067, 1076 y el "gas de agua".
- Radiactivos: Clase 7, mercancías cuya aprobación del modelo de embalaje y la expedición correspondan a todos los países afectados por la expedición.

GRUPO "D".- Líquidos inflamables con punto bajo de inflamación: Clase 3-1.

- Radioactivos: Clase 7, mercancías cuya aprobación del modelo de embalaje corresponde a los países de origen, destino y tránsito y se requiera notificación previa a todos los países afectados.

GRUPO "E".-

- Explosivos: Clase 1, División 1-4.
- Líquidos inflamables con punto medio de inflamación: Clase 3-2, cuando sean además mercancías tóxicas.

GRUPO "F".-

- Radioactivos: Clase 7, mercancías cuya aprobación del modelo de embalaje corresponda al país de origen de la expedición y se requiera notificación previa a la expedición a todos los países afectados.
- Gases inflamables: Clase 2, cuando sean inflamables. Clase 3-2, mercancías no tóxicas.

GRUPO "G".-

- Clase 2, cuando sean tóxicas no inflamables.
- Gases inflamables: Clase 3-3.
- Gases tóxicos: Clase 6-1.

GRUPO "H".-

- Sólidos inflamables espontáneamente: Clase 4-2, excepto nº ONU 1361, 1362, 1857 y 1387.
- Peróxidos orgánicos: Clase 5-2.

GRUPO "I".-

- Radioactivos: Clase 7, mercancías cuya aprobación del modelo de embalaje corresponde al país de origen y no se requiera notificación por las Autoridades competentes.
- Corrosivos: Clase 8, cuando en "observaciones" esté anotado que provocan graves quemaduras y desprenden gases muy tóxicos.

GRUPO "J".-

- Sólidos inflamables en presencia de humedad: Clase 4-3.
- Corrosivos: Clase 8, cuando en "observaciones" esté anotado que provocan graves quemaduras o que desprenden gases muy tóxicos.

Una doble posibilidad debe tenerse, no obstante, presente:



- En aquellos buques especializados y dedicados habitualmente al transporte de las mercancías referidas con carácter de exclusividad, y que por su construcción o posteriores modificaciones, estén especialmente acondicionados y debidamente preparados para su transporte, percibirán lo establecido en la OTMM.
- En los buques que circunstancialmente transporten las materias indicadas, en concepto de carga, se abonarán durante el tiempo que dure su transporte las remuneraciones antes aludidas que figuran en todos los convenios, fijadas en función del grado de peligrosidad asignado a la mercancía y del tanto por cierto que el peso de la misma suponga en relación con el peso muerto del buque, teniendo presente que, en el caso de diferentes mercancías asignadas todas al mismo grupo, se sumarán sus pesos a los efectos de cálculo del porcentaje de remuneración. En el caso de mercancías asignadas a diferentes Grupos, se sumarán los productos de los pesos de cada mercancía por el número asignado al grupo que corresponda y se dividirá el total entre el total del peso de dichas mercancías, siendo el cociente el que marque el Grupo a que debe asignarse el conjunto de estas mercancías.

TRABAJOS EN ZONAS DE GUERRA

Se considera a estos efectos como zona de guerra efectiva aquella que cumpla el requisito de existencia de un conflicto real armado entre dos o más países o grupos distintos de un mismo país y la entidad aseguradora del buque exija sobrepimas superiores al 0% (llegando en algunos Convenios al 0.2%, supuesto en el que se autoriza a la Comisión Paritaria para la modificación de los límites cuando existiera constan-

cia expresa de su variación generalizada).

Cuando un buque haya de partir a una zona de guerra se concederá a la tripulación un doble derecho:

- A no partir en ese viaje, siendo el tripulante, si es posible, trasbordado a otro buque. En caso de que esto no sea posible, los Convenios establecen que pasará a disfrutar las vacaciones que hasta ese momento tuviese devengadas. Sólo en alguno de ellos se prevé que, finalizadas las mismas, permanecerá (siempre por un tiempo máximo de 2 meses) en situación de expectativa de embarque.
- A partir, asumiendo el riesgo, que se verá compensado con una prima especial, establecida en ocasiones en cuantía (o porcentaje del salario base) fija por día, haciéndose depender en otras el incremento del porcentaje del índice de subida de la sobreprima por zona de guerra.

En caso de que, sin previo conocimiento al partir de viaje, el buque se encontrase en zona de guerra efectiva, es uniforme la previsión de incremento en el 200% de todos los conceptos salariales fijos durante el tiempo que se hallen los tripulantes en dicha zona.

Por último, las empresas, mientras dure la estancia en zona de guerra efectiva, suplementarán en cuantías variables, pero importantes, los seguros de accidentes por los conceptos de invalidez permanente y muerte.

PERMANENCIA EN LUGARES INSALUBRES Y EPIDEMICOS

Se entenderán puertos insalubres o epidémicos aquellos que así hayan sido declarados por la OMS y durante el tiempo en que haya estado vigente dicha declaración. Siempre resulta conveniente, por otra parte (y como se refleja en algunos Convenios), que, de acuerdo con las informaciones recibidas a través de la OMS y otras fuentes oficiales, el Delegado dé por escrito al Capitán un informe puntual de la concreta valoración de la situación.

Las tripulaciones de los barcos que escalen en dichos puertos, antepuertos, bahías o radas o que deban realizar ascensiones o descensos por ríos de lugares declarados insalubres o epidémicos, además de la adopción de todos los medios preventivos precisos en orden a garantizar la sanidad a bordo, percibirán como compensación a la permanencia en dichos lugares un incremento que, de forma unánime, se fija en el 50% sobre el salario profesional más trienios.

COMITE DE SEGURIDAD E HIGIENE: OBJETIVOS Y FUNCIONES

En la totalidad de Convenios de empresa destaca la importancia (como no podía ser menos, a la vista de lo analizado) atribuida al Comité de Seguridad e Higiene, presidido por el Capitán y del que siempre forman parte, al menos, el Jefe de Máquinas, los Primeros Oficiales de Cubierta y Máquinas y un Delegado de los tripulantes o Miembro de Comité de Empresa de la Flota. Dicho Comité (o Comisión), que se reunirá con la periodicidad acordada (es habitual el plazo obligatorio de un mes para sesiones ordinarias, y con carácter extraordinario cuando lo considere el Capitán o 2/3 de la Comisión) y, en todo caso, cuando resultare necesario a tenor de la legislación vigente, se abre, en la mayor parte de los Convenios, a la participación de toda la tripulación, permitiendo sus sugerencias sobre la materia, normalmente a través de la confección de un parte por tripulación, destinándose una copia para la Comisión, otra para el interesado y una última remitida a la Dirección de la Empresa, junto con un informe de la propia Comisión.

Los objetivos y las funciones que se le asignan, son similares en todos los convenios pudiendo sintetizarse en los siguientes:

OBJETIVOS

- Aunar los esfuerzos de toda la tripulación para que el buque pueda ser considerado un lugar seguro de trabajo.
- Evitar los accidentes a bordo.
- Mejorar las condiciones de seguridad
- Recomendar modificaciones y recibir sugerencias encaminadas al logro de una mayor garantía de seguridad, tanto de los tripulantes como del buque.
- Interesar de la Empresa el que se ponga a disposición de la Comisión de Seguridad e Higiene en cada buque la normativa y circulares vigentes en la materia.

FUNCIONES

- Velar para que a bordo se cumpla con las normas de seguridad vigentes.
- Promover la observancia de las medidas para la prevención de accidentes.
- Presentación a las empresas de sugerencias, propuestas y recomendaciones para la adopción de cualquier medida de seguridad a bordo.

- La comprobación y correcto funcionamiento de los aparatos para la prevención y lucha contra incendios y accidentes.
- Análisis de los accidentes ocurridos a bordo, haciendo las recomendaciones necesarias para evitar la repetición.
- Vigilancia de la ejecución de los ejercicios de seguridad reglamentarios, que se habrán de realizar con periodicidad.
- Proponer la concesión de recompensas al personal que se distinga por su comportamiento o intervención en actos meritorios, así como sanciones a quien incumpla normas o instrucciones sobre seguridad.
- Proponer a la empresa la adquisición de los artículos de aquellas publicaciones en materia de seguridad que deban formar parte de la biblioteca del buque.
- Participar junto con la empresa en la programación de cursos sobre seguridad.
- Principalmente en lo referido a la orden del Ministerio de Transportes 8844, de 19 de marzo de 1990.

CONCLUSION. VALORACION DE LA UNIDAD DE NEGOCIACION APROPIADA

Los Convenios de empresa analizados presentan dos características a destacar: Una positiva, cual es el grado de protección alcanzado en el Sector a partir de una amplia, detallada y garantizada regulación. La presencia de tan numerosos riesgos, actualmente inevitables, sólo puede obtener una satisfactoria respuesta en una clara distinción de los mismos que permita medidas de protección y compensaciones económicas adecuadas, y en la nítida delimitación de objetivos y funciones de los órganos encargados de su eliminación o protección adecuada. Otra, a corregir, cual es la necesidad de constituir una nueva unidad de negociación, de ámbito sectorial y no empresarial, dado que los convenios presentan un núcleo prácticamente idéntico que sigue las directrices de la OMTT y representaría un ámbito funcional acorde con la naturaleza de las cosas, logrando una solidaridad real y facilitando la movilidad laboral y la equiparación, por lo que a este estudio afecta, en todas las ventajas que unos convenios presentan sobre otros, pudiendo articularse las peculiaridades de empresa a través de los oportunos convenios de desarrollo.