

8. Buques de Pesca



8.1 Guía de Actuación Inspectoral en el Sector Marítimo Pesquero



MINISTERIO
DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

SUBSECRETARIA

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
INSPECCIÓN DE TRABAJO Y
SEGURIDAD SOCIAL

1. CONSIDERACIONES GENERALES

Hemos de partir del conocimiento de la realidad a la que nos enfrentamos. Solicitados a la Secretaría General de Pesca los datos del número de barcos por Comunidades Autónomas, nos facilitan el siguiente cuadro significativo:

Buques activos en la Flota Pesquera, clasificados por la eslora y ordenados por Comunidades Autónomas, a día 23 de Noviembre de 2004.

Comunidad Autónoma	Eslora <=15		Eslora >15	
	Cantidad Total	%	Cantidad Total	%
Andalucía	1.681	11,88	402	2,84
Baleares	455	3,22	47	0,33
Canarias	1.089	7,70	100	0,71
Cantabria	105	0,74	80	0,57
Cataluña	1.000	7,07	329	2,33
Ceuta	40	0,28	19	0,13
Galicia	6.232	44,05	598	4,23
Melilla	10	0,07	2	0,01
Murcia	247	1,75	50	0,35
País vasco	127	0,90	224	1,58
Asturias	379	2,68	62	0,44
Valencia	524	3,70	346	2,45
TOTAL	11.889	84,03	2.259	15,97

NOTA: de todos los barcos, un total de 14.148, en el 47,70% (6.750) se ha tomado la eslora entre perpendiculares, mientras que en el 52,30% (7.398) se ha tomado la eslora total, debido a que la eslora entre perpendiculares no se conoce.



Este cuadro nos sirve para saber el contingente de centros de trabajo susceptibles de visita inspectora, además de ofrecernos una distinción entre barcos de más y de menos de 15 metros de

eslora entre perpendiculares. Este parámetro es de vital importancia, y nos conduce a la elaboración de dos protocolos distintos sustancialmente en cuanto a la normativa aplicable a cada uno de ellos.

Si bien es cierto que los barcos reúnen una serie de peculiaridades tan marcadas en materia de prevención de riesgos laborales, que los hace acreedores de una regulación específica en dicha materia, no es menos cierto que, tradicionalmente, tanto en el ámbito de las organizaciones internacionales, como la O.I.T. o la O.M.I., o de la Unión Europea, y como consecuencia, en nuestra normativa interna, se ha dotado de dicha regulación particular tan sólo a los barcos de ciertas dimensiones, olvidando a los más pequeños o artesanales. Dicha distinción no encuentra ninguna justificación, puesto que la actividad es la misma en los barcos de bajura, con las mismas propiedades singulares, incluso más acentuadas; y puesto que los barcos más pequeños constituyen la inmensa mayoría de la flota pesquera (de los datos facilitados, vemos que los buques de menos de 15 metros de eslora, representan el 84% del total). De hecho, en la actualidad se está elaborando un convenio OIT para el sector, que previsiblemente se aprobará en la próxima Conferencia Internacional a celebrar en Junio del año 2005, en el que se ofrece un completo grupo de

normas para el sector que abarca todas las cuestiones relacionadas con el trabajo a bordo, aplicable a todos los barcos, tanto a las embarcaciones de pesca de altura como para aquellos que se dedican a la pesca artesanal.

No obstante, y hasta que tales instrumentos entren en vigor en nuestro país, lo cierto es que sólo tenemos una regulación específica para los barcos nuevos de 15 o más metros de eslora, y 18 metros en relación con los existentes (en los términos previstos en el R.D. 1216/1997). Para el resto, hemos de valernos de la normativa preventiva general, aunque a veces sea difícil su encaje.

Por lo tanto, y marcado por la normativa que resulta de aplicación, hay que dividir los barcos según su tamaño, aplicando uno u otro protocolo, estableciendo una frontera injustificada pero necesaria.

En lo concerniente al modus operandi en líneas generales del Inspector de Trabajo y Seguridad Social en sus actuaciones en el buque, se adjunta una guía de visita que, con el mero carácter de orientativa, puede servirnos para dar nuestros primeros pasos a bordo. Igualmente se adjuntará al protocolo como manual de consulta de las diferentes materias que han de ser objeto de control, el libro "Prevención de riesgos laborales en el sector marítimo".



2. CONSIDERACIONES PARTICULARES

Los protocolos pueden resultar muy amplios, pero se ha hecho un esfuerzo de síntesis considerable. A este respecto, debe tenerse en cuenta que en los barcos se presentan todo tipo de riesgos, con una serie de peculiaridades, que no pueden soslayarse. Se trata de una visita integral, siguiendo la legislación aplicable, que es la que va a marcar la pauta de nuestras actuaciones.

En este apartado, intentaremos facilitar la comprensión de los puntos del protocolo que pudieran resultar menos claros, sin ánimo de repetir y explicar uno por uno los distintos items, y sin la intención de que esta guía se convierta en un manual de prevención de riesgos en el sector marítimo pesquero.



1.- Identificación de la actuación.

Los datos relativos al tamaño del barco (eslora, TRB), año de construcción o duración de las mareas, resultan relevantes para la aplicación de la normativa. Por ejemplo, el TRB será esencial para la determinación de la aplicación del convenio OIT nº 126; la duración de la marea, para determinar el tipo de botiquín que ha de ir a bordo; la eslora y el año de construcción, para delimitar el ámbito de aplicación del RD 1216/1997.

El tipo de buque es un dato que se refiere al tipo de pesca practicado, por ejemplo: arrastre, cerco, palangre, trasmallo, etc., que tiene repercusión en la identificación de riesgos específicos según el arte de pesca utilizado. El puerto base nos va a identificar la población, y por ende, la provincia y Comunidad Autónoma a la que pertenece el barco como centro de trabajo.

La Inspección Provincial que coordina la actuación, resulta un dato relevante en Comunidades, tales como, por ejemplo, la de Galicia, que contiene casi la mitad de la flota pesquera de todo el Estado, y que por tanto, requiere una especial planificación de la actuación, en la que previsiblemente intervendrán varios funcionarios, en diversos puertos, y que necesitarán de una adecuada coordinación, no sólo a nivel provincial, sino, principalmente, de Comunidad Autónoma. Este mismo caso podría ser predicable de Andalucía, con cinco provincias susceptibles de visita inspectora, en las que los barcos, por ejemplo, de Huelva y Cádiz, comparten en un considerable número, caladeros y lonjas, lo cual hace imprescindible que una

Inspección provincial coordine la actuación, puesto que se visitarán por los mismos inspectores barcos pertenecientes a diversas provincias.

2.- En cuanto a las materias objeto de control, y tomando siempre como referencia la normativa aplicable a las mismas, habrá que distinguir básicamente entre aquéllas que gozan de una común regulación legal, independientemente del tamaño del buque; y aquellas otras que están dotadas de una regulación específica sólo para barcos de determinadas dimensiones.

a) Materias sujetas a una normativa común a todos los barcos. Aquí habrá que distinguir entre la legislación general aplicable a todos los sectores, incluido el marítimo pesquero, como por ejemplo la relativa a la gestión de la prevención o la manipulación de cargas; y aquella otra que, aun resultando particular del sector, no hace distinciones por dimensiones en su ámbito de aplicación, como por ejemplo sucede con la alimentación y fonda, a la que se le aplicará un convenio OIT específico del sector, o la normativa sobre vigilancia de la salud, medios sanitarios y asistencia médica, de una importancia tremenda en los barcos, y que se va a aplicar a todos ellos, bien es verdad que de una forma distinta según su alejamiento de la costa y los días de navegación, pero con un mismo cuerpo normativo.

b) Materias sujetas a una normativa específica que afecta tan sólo a un sector de la flota (que resulta ser, como ya se apuntó, el minoritario). En este apartado entran aspectos tan importantes como la formación, lugares de trabajo, accesos a bordo, riesgos de caídas, instalaciones sanitarias, alojamiento y cocina, vías y salidas de emergencia, riesgos mecánicos, sala de máquinas, máquinas de elevación y transporte, riesgos eléctricos, medidas de detección y lucha contra incendios, medios de salvamento, y equipos de protección individual.

En estas materias, a excepción de una pequeña regulación dirigida a los buques pequeños en lucha contra incendios y medios de salvamento, podríamos decir que existe un vacío legal en relación con los barcos de pesca nuevos de eslora menor a 15 metros o existentes de eslora inferior a 18. Dicho vacío a su vez puede ser absoluto o relativo. Empecemos por este último: **vacío relativo** en tanto en cuanto, en un esfuerzo de encajamiento a veces enorme, otras no tanto, podemos incluirlo dentro de la normativa más genérica referente, por ejemplo a los equipos de trabajo (RD 1215/1997), norma tan amplia que nos admite este juego en relación con la maquinaria de elevación, riesgos de caídas, riesgos mecánicos, etc., las más de las veces con resultados exitosos, aunque en otras no tanto, como por ejemplo en el caso de los riesgos eléctricos, al ser muy específicos en los barcos, por lo que, en cualquier caso, es deseable su inclusión en la normativa creada ex profeso para los barcos; **vacío absoluto** porque en determinadas materias se nos cierran todas las puertas, condenándonos a una total falta de regulación, que no podríamos evitarla efectuando ejercicios titiriteros con la norma marco, por ejemplo, es el caso del alojamiento a bordo o de instalaciones sanitarias a bordo, no pudiendo recurrir a la normativa de lugares de trabajo (RD 486/1997), puesto que excluye expresamente a los buques de pesca. Por lo que, simplemente, en nuestra legislación no es exigible que un barco de 13,60 metros de eslora, lleve cocina a bordo, alojamiento para sus tripulantes o retretes. Y escribimos esa cifra no al azar, sino motivada porque la autoridad competente podría aplicar, previa consulta de las

organizaciones de armadores de barcos de pesca y con las de pescadores, el convenio OIT 126 a los barcos a partir de 13,70 metros de eslora (en la actualidad se aplica a partir de 24,4 metros).



En cuanto a la normativa específica, varias veces citada, aplicable a los barcos a partir de los 15 metros de eslora, está constituida principalmente por el RD 1216/1997, que desarrolla la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, y que establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Pero, aún siendo esta norma nuestro referente principal, no podemos olvidar el importantísimo 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, cuya finalidad primordial estriba en incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 97/70/CE, incluyendo la modificación de ésta operada por la Directiva 99/19/CE, las cuales, a su vez, pretenden hacer obligatorias las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993; así como el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre, que modifica el RD 1032/1999; y otra normativa internacional que se incluye en el protocolo. Normativa fundamental y referente necesario, aunque bien es cierto que a veces de un rigor y profundidad técnica que hace difícil su comprensión. No obstante, y tal y como se aconseja en la guía de visita, en la práctica resulta muy útil seguir como listado a comprobar, los certificados de seguridad expedidos por la correspondiente Capitanía Marítima, donde se relacionan los equipos contra incendios que deben de ir a bordo, los equipos de salvamento, etc. En los casos de detectar

anomalías en materias tales como contra incendios y salvamento, es conveniente, como se aconseja en el libro que se adjunta como manual de apoyo al protocolo, "Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Marítimo", actuar coordinadamente con las autoridades marítimas del puerto correspondiente.



3.- Especial mención requiere el apartado referente a la formación, materia en la que nos vamos a extender un poco más, analizándola en forma pormenorizada. En el sector marítimo pesquero la formación de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales adquiere especial relevancia, siendo totalmente imprescindible por cuanto las situaciones de riesgo inminente pueden sucederse con cierta frecuencia, no pudiéndose recurrir con carácter inmediato ni tan siquiera mediato a elementos o sistemas externos que pudieran auxiliar. Son los propios tripulantes los que deben solucionar dichos supuestos, requiriendo, por tanto, especial formación. Son ellos los que deben controlar y apagar incendios, los que deben accionar los elementos de emergencia, los que deben usar los sistemas de salvamento, etc. Y esa formación debe ir complementada con ejercicios periódicos contra incendios, de salvamento, etc.

Distinguiremos, según el tamaño del barco, entre buques menores de 15 metros o 18 metros de eslora, según se trate de nuevos o existentes respectivamente; buques con eslora igual o superior a 15 ó 18 metros; y buques de eslora igual o superior a 45 metros.

Buques menores de 15 ó 18 metros de eslora.

Siguiendo la clasificación establecida por el Real Decreto 1216/1997, que se explica en el punto siguiente, hablaremos de buques de menos de 15 metros cuando éstos tengan la consideración de nuevos, y de menos de 18 metros en el caso de los existentes.

Este tipo de embarcaciones no presentan ninguna especificidad en torno a la formación en materia preventiva, por lo que les será de aplicación las previsiones generales contempladas en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Esto es, el marinero deberá recibir una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada en materia preventiva, centrada en el puesto de trabajo o función de cada trabajador y adaptarse a la evolución de los riesgos.



Buques mayores de 15 ó 18 metros de eslora.

En tal sentido, el Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio, establece lo siguiente: **Buques nuevos, de eslora igual o superior a 15 metros**, siempre que se trate de barcos que a partir del 23 de noviembre de 1995, o con posterioridad, cumpla alguna de las condiciones siguientes:

Que se haya celebrado un contrato de construcción o de transformación importante.

Que, de haberse celebrado un contrato de construcción o de transformación importante antes del 23 de noviembre de 1995, la entrega del buque se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha.

Que, en ausencia de un contrato de construcción:

- Se haya instalado la quilla del buque.
- O se haya iniciado una construcción por la que se reconozca un buque concreto.
- O se haya empezado una operación de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o un 1 % de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

Y buques existentes, de eslora igual o superior a 18 metros, en los que no concurren las circunstancias apuntadas.



A estos barcos, les resultará de aplicación las siguientes normas, que son comunes a ambos, buques nuevos y existentes:

1. De conformidad con los **artículos 18 y 19** de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el armador, sin perjuicio de la responsabilidad del capitán, garantizará que los trabajadores y los representantes de los trabajadores 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 del presente Real Decreto.
2. La información deberá ser comprensible para los trabajadores afectados.
3. La formación se impartirá en forma de instrucciones precisas y comprensibles. Se referirá, en especial, a la lucha contra incendios, a la utilización de medios de salvamento y supervivencia y, para los trabajadores a quienes concierna, a la utilización de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción, así como a los diferentes métodos de señalización, en particular mediante comunicación gestual.

Dicha formación se actualizará cuando las modificaciones de las actividades a bordo lo hagan necesario.

Por otra parte, el patrón o el capitán del buque de pesca, deberá de tener una formación especializada, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques, sobre las siguientes materias:

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

Igualmente se establece que los ejercicios de lucha contra incendios deberán efectuarse periódicamente.

Por último, se exige que cada mes se deberá convocar a los trabajadores en el puerto o en el mar a fin de realizar un ejercicio de salvamento. Dichos ejercicios deberán garantizar que los trabajadores conozcan perfectamente las operaciones que deben efectuar con respecto al manejo y funcionamiento de todos los medios de salvamento y de supervivencia y que se hayan ejercitado en los mismos. Los trabajadores deberán estar adiestrados en la instalación y el manejo del equipo de radio portátil, cuando lo haya.



Buques de eslora igual o superior a 45 metros.

Por su parte, en los **barcos de pesca, de eslora igual o superior a 45 metros** las normas a aplicar, contempladas de conformidad con el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que establece la aplicación del Anexo del Protocolo de Torremolinos –previsto para buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros-, con las modulaciones previstas en el propio Real Decreto, considerando además el Real Decreto 1422/2002, de 27 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1032/1999 al dar nueva redacción a su Anexo I, y las Directivas 97/70/CE, 99/19/CE y 2002/35/CE, serán las que siguen, de conformidad con el Cap.VIII del Anexo de dicho Protocolo:

Ejercicios periódicos

Cada uno de los tripulantes participará al menos en un ejercicio de abandono del buque y en un ejercicio de lucha contra incendios todos los meses. En los buques de menos de 45 metros de eslora, la Administración podrá modificar esta prescripción, a condición de que como mínimo cada tres meses se realice un ejercicio de abandono del buque y uno de lucha contra incendios. Los ejercicios de la tripulación se realizarán en las 24 horas siguientes a la salida de un puerto si más del 25% de los tripulantes no ha participado en ejercicios de abandono del buque y lucha contra incendios a bordo del buque de que se trate durante el mes anterior. En caso de no ser esto posible, la Administración aplicará procedimientos equivalentes. Se describen pormenorizadamente los contenidos de los ejercicios, con la advertencia de que se realizarán, en la medida de lo posible, como si realmente se hubiese producido un caso de emergencia.

Se anotarán en el Diario de Navegación las fechas en que se efectúen las llamadas y pormenores de los ejercicios de abandono del buque y de lucha contra incendios, y de los ejercicios con otros dispositivos de salvamento.



Formación e instrucción impartida a bordo.

A todo nuevo tripulante se le dará formación a bordo lo antes posible, a más tardar 2 semanas después de su incorporación al buque, respecto de la utilización de los dispositivos de salvamento del buque, incluido el equipo de las embarcaciones de supervivencia. Las instrucciones para la utilización de los dispositivos de salvamento que lleve el buque y la supervivencia en el mar se darán a los mismos intervalos que los fijados para los ejercicios periódicos. Todo tripulante recibirá instrucciones entre las que figuren las siguientes: manejo y utilización de las balsas salvavidas; problemas planteados por la hipotermia, el tratamiento de primeros auxilios indicado para tales casos; instrucciones especiales necesarias para utilizar los dispositivos de salvamento que lleve el buque con mal tiempo y mala mar.

A intervalos que no excedan de 4 meses se impartirá formación en la utilización de balsas salvavidas de pescante a bordo de todo buque provisto de tales dispositivos. Siempre que sea posible, esto comprenderá el inflado y el arriado de una balsa salvavidas, que podrá ser una balsa especial destinada únicamente a la formación, quedando claramente señalada en tal sentido.

Igualmente se anotará en el Diario de Navegación la formación impartida a bordo.

En los lugares de habitabilidad del barco, tales como ranchos o comedores, habrá un manual de formación, en el que figurará en términos sencillos y con ilustraciones en todos los casos posibles, instrucciones e información sobre los dispositivos de salvamento de que el buque vaya provisto, y los mejores métodos de supervivencia. Podrá ofrecerse dicha información a través de métodos audiovisuales. Entre otras materias, la formación e información versará sobre los chalecos salvavidas, reunión en puestos asignados, cómo embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, empleo del equipo de supervivencia, empleo de anclas flotantes, métodos de rescate, etc.



Todas las obligaciones señaladas son compatibles con los certificados profesionales que necesariamente han de expedirse para la obtención de los títulos profesionales.

4. En cuanto a las observaciones generales en materia laboral, de empleo y Seguridad Social, incluidas al final del cuestionario, éstas se refieren a todos aquellos aspectos que, aunque no se califiquen a priori como de prevención de riesgos laborales, pueden tener una incidencia directa en los mismos. Por ejemplo, la jornada es una de las principales causas de accidentes en el mar, y sin embargo, no es una materia estrictamente de seguridad. No hay que olvidar que el barco es una plataforma móvil, en continuo movimiento, con un espacio reducido, donde conviven y trabajan estrechamente un número determinado de personas durante, a veces, meses, por lo que cualquier cuestión incidirá en la seguridad y el inspector ha de comprobarlo, máxime si, como se pretende, las visitas se van a girar en el mar, debiendo embarcarse y desplazarse millas adentro, parece lógico que se efectúe un control de Seguridad Social, empleo, etc. Los resultados se incluirán en las observaciones cuando se entienda que repercuten de alguna manera en la seguridad a bordo.