

Xente de mar, xente protexida?

Are Seafarers Protected?



JULIO LOURO RODRÍGUEZ

Profesor doutor da Escola Técnica Superior de
Náutica e Máquinas da Universidade da Coruña

jlouro@udc.es

Resumo

Que o mar é un xerador de riqueza é algo que ninguén dúbida: foino no pasado, éo no presente e serao, probablemente aínda máis, no futuro. E para afirmar que Europa é un continente marítimo, abonda o seguinte dato: «o 90% do comercio exterior da Unión Europea e máis do 40% do seu comercio interior efectúase por mar» (Comisión Europea, 2006).

Neste contexto Galicia é líder en xente de mar: pesca e transporte marítimo. Conta cunha das sete escolas técnicas superiores de Náutica e Máquinas que existen en España. O 23 de outubro de 1549 o Concello da Coruña, por orde do rei Filipe II, acordou crear unha Cátedra de Gramática e Estudos do Mar. Desde entón, esta cidade formou oficiais da mariña mercante de recoñecido prestixio no mundo marítimo. Por outra banda, Galicia achega máis da metade do emprego pesqueiro de España e un 10% do conxunto da Unión Europea (UE). Con case 6000 embarcacións –pesca máis acuicultura–, a frota pesqueira galega supón o 48% do total nacional en 2013. Canto á súa dependencia social, poden resaltarse vilas como Bueu ou Ribeira, onde o emprego pesqueiro representa o 30% da poboación ocupada, que chega a valores do 60% na Illa de Arousa.

Ora ben, os traballadores do mar non gozan dos mesmos niveis de protección que os do resto de actividades no tocante ás relacións laborais. O efecto máis inmediato disto é a falta de man de obra cualificada; e o seu efecto máis pernicioso, a perda de saúde dos traballadores. Como veremos ao longo deste traballo, a xente de mar desenvolve a súa xornada nunhas condicións realmente moi difíciles, nun medio inhóspito, agresivo ás veces. Unha mellora nas condicións laborais faría, sen dúbida, máis seguro e máis atractivo o traballo no mar, preocupacións ambas tanto das Nacións Unidas como da UE.

Co obxectivo de abrir unha xanela, actualizada con data de 2013, a estas peculiares condicións de traballo que pola súa vez son condicións de vida, e facendo énfase no máis mellorable –lugares de traballo, ruído, enfermidades profesionais, vibracións, estatísticas, sinistralidade–, pomos ao día as distintas publicacións sobre o tema, case sempre acompañados por excelentes colegas investigadores. Todas elas tratan sobre a seguridade e a saúde laboral da xente de mar desde distintas perspectivas: profesional, xurídica, preventiva, científica...

Palabras chave: sector marítimo, xente de mar, condicións de traballo.

Abstract

Nobody doubts that the sea is a source of wealth: it has been in the past, it is in the present and it will be, probably even more, in the future. Europe is a maritime continent: 90 % of European Union foreign trade and more than 40 % of its domestic trade is carried out by sea (European Commission, 2006).

In this context Galicia is a leading region in sea workforce both in fishing and maritime transport sectors. One of the seven Spanish High Technical Colleges of Nautical Sciences and Marine Engineering is settled in Galicia. On October 23, 1549 La Corunna city council, by order of King Philip II, agreed to create a Chair of “Grammar and Sea Studies”. Since then, this city has educated and trained Merchant Marine Officers that are highly recognized in the maritime world. Also, Galicia provides more than a half of the Spanish fishing employment and 10 % of the European Union one. With almost 6,000 ships (devoted to fishing and aquiculture), the Galician fishing fleet is 48 % of the national fishing fleet (2013). With regard to its social value, Bueu and Ribeira are two examples of towns where fishing employment represents 30 % of the working population, coming to values of 60 % in Illa de Arousa town.

But sea workers have not the same levels of occupational protection than the rest of working activities. The most immediate effect is the lack of skilled workforce; the most harmful one is the loss of workers’ health. We will see in this work that sea workers develop their working activities in very hard working conditions, in an inhospitable and sometimes aggressive environment. Improvements in these working conditions would undoubtedly make the work at sea safer and more attractive. These are both concerns of United Nations and European Union.

With the purpose of reviewing the state of the art, this author shows the characteristic working and living conditions, emphasizing those improvable aspects (workplaces, noise, occupational diseases, vibrations, statistics and accident rates). In addition, several publications carried out on this topic are updated. All these publications are related to Occupational Safety and Health of sea workers from several perspectives such as the professional, juridical, preventionist and scientific ones.

Keywords: *Maritime sector, Sea workers, Working conditions.*

1. Introducción

O Libro Verde «Cara a unha futura política marítima da Unión: perspectiva europea dos océanos e os mares» da Comisión Europea (2006), cuxo obxectivo é aplicar o concepto de desenvolvemento sustentable á explotación dos recursos dos mares e os océanos mediante a conciliación das súas dimensións económica, social e ambiental, inscríbese na mesma liña que a Estratexia de Lisboa. As actividades marítimas constitúen un dos ámbitos esenciais da Estratexia de Lisboa pola importancia que ten a economía marítima. Segundo unha estimación, os sectores relacionados coa explotación dos mares representan entre o 3% e o 5% do PIB da UE, que ocupa o primeiro lugar mundial no transporte marítimo.

Ora ben, este libro verde tamén expuxo o problema da exclusión dos sectores marítimos dalgúns aspectos da lexislación social e laboral europea, dunha parte; e, da outra, o problema da necesidade de responder á escaseza de man de obra cualificada. Na Resolución do Parlamento Europeo do 11 de xullo de 2007, sobre a reforma do dereito laboral ante os retos do século XXI [2007/2023(INI)], pídese «que todos os traballadores gocen do mesmo nivel de protección e que determinados grupos non queden excluídos por defecto do nivel de protección máis amplo, como ocorre a miúdo cos mariños, os traballadores a bordo de buques e os traballadores en mar aberto (*offshore*)»; e lémbrese que o Comité Económico e Social Europeo sinala «a exclusión dos pescadores e a xente de mar da lexislación social europea relativa a determinados aspectos (por exemplo, a Directiva sobre despedimentos colectivos, o traspaso de empresas, a información e consulta e o desprazamento de traballadores no marco dunha prestación de servizos)».

O 10 de outubro de 2007 a Comisión Europea acordou a Comunicación da Comisión ao Consello, ao Parlamento Europeo, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións «Reavaliación da normativa social con vistas a máis e mellores postos de traballo no sector marítimo na UE», COM(2007) 591 final, co propósito, entre outros, de «examinar se a actual lexislación comunitaria garante niveis de protección suficientes aos traballadores do mar e se esta protección pode mellorarse para facer que o sector marítimo europeo resulte máis atractivo para os demandantes de emprego, sen debilitar a súa competitividade». Resaltaba a Comisión que o que estaba en xogo nos ámbitos económico e social era considerable. Xa en 2005 se calculaba que o número total de traballadores marítimos procedentes da EU-27 ascendía a 204 400, e o número de pescadores empregados na EU-25 oscilaba aproximadamente entre 190 000 e 195 000. Varias

contribucións á consulta confirmaron a escaseza de persoal cualificado para equipar os buques europeos.

Entre os diversos aspectos que trata a mencionada comunicación, co propósito de garantir os niveis de protección da xente de mar e de facer máis atractivo o traballo no mar destaca, ao noso xuízo, a referencia á lexislación en seguridade e saúde dos traballadores do mar. A propia Comisión reconece que a lexislación comunitaria en materia de seguridade e saúde laboral é de aplicación «a todos os sectores de actividades, públicas ou privadas» de acordo co establecido no art. 2.1 da Directiva 89/391/CEE do Consello, do 12 de xuño de 1989, relativa á aplicación de medidas para promover a mellora da seguridade e da saúde dos traballadores no traballo. Así mesmo, reconece para os traballadores do sector marítimo «o dereito aos mesmos niveis de protección que os traballadores dos outros sectores». Aínda que a Comisión reconecía que soamente dúas das 28 directivas que en 2007 regulaban esta materia non eran de aplicación, veremos que moitas outras non logran alcanzar unha implantación satisfactoria no sector marítimo.

Conclúe a Comisión o seguinte:

A análise realizada nesta comunicación pon de manifesto que non se xustifica plenamente a exclusión destas profesións do ámbito de aplicación dalgunhas directivas, na medida en que as devanditas exclusións non parecen contribuír á aplicación de solucións específicas máis adaptadas á situación concreta destes traballadores. (...)

Nos casos en que existan razóns de peso para manter as exclusións ou excepcións existentes, conviría examinar se unha lexislación da UE específica do sector sería o mellor medio de lles garantir ás profesións marítimas o mesmo nivel de protección do que se benefician outros traballadores en virtude da Directiva xeral.

Máis tarde, en xaneiro de 2009, a Comisión Europea adoptou a Comunicación da Comisión ao Parlamento Europeo, ao Consello, ao Comité Económico e Social Europeo e ao Comité das Rexións «Obxectivos estratéxicos e recomendacións para a política de transporte marítimo da UE até 2018», COM(2009) 8 final, do 21 de xaneiro. Resalta a Comisión tanto o liderado mundial da UE no transporte marítimo –controla o 41% da frota mundial en TPM–, e a necesidade de mantelo, como a escaseza de mariños europeos, «o que supón unha ameaza á masa crítica de recursos humanos que son necesarios para a competitividade das industrias

marítimas en xeral». Por iso hai un interese xenuíno da UE en reforzar o atractivo das profesións marítimas para os europeos.

De feito non só é a UE a preocupada polas condicións laborais da xente de mar e pola falta de man de obra cualificada, tamén as Nacións Unidas, en concreto o seu organismo especializado, a Organización Marítima Internacional (OMI), o está, como o demostran as súas actuacións paralelas:

- a) En 2005, a International Shipping Federation (ISF) e o Baltic and International Maritime Council (BIMCO) publicaron conxuntamente un informe moi completo –datos de oferta e demanda– sobre a evolución da man de obra de mariños na escala mundial. En 2010 realizouse unha nova actualización do devandito estudo (BIMCO/ISF, 2010), que estimou un déficit de 10 000 oficiais, unha cifra que se considerou no seu momento «xa moi seria».
- b) No verán de 2008, atinxido o punto intermedio entre o informe de 2005 e a actualización prevista en 2010, encargouse un novo informe á firma de recoñecido prestixio Drewry Shipping Consultants, cuxo resultado foi claro: o déficit de oficiais en todo o mundo estimábase nunhas 34 000 persoas. De igual maneira, sobre a base das proxeccións de crecemento da frota, en auxe desde 2004, e asumindo que a oferta de oficiais ía continuar incrementándose, este informe predixo que en 2012 o déficit chegaría até as 83 000 persoas.
- c) En novembro de 2008 o secretario xeral da OMI anunciou o lanzamento da campaña «Embarca!» (*Go to sea!*), en que colaboraron a Organización Internacional do Traballo (OIT), a International Chamber of Shipping (ICS), ISF, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO e a Federación Internacional de Traballadores do Transporte (ITF), cun claro obxectivo: «atraer novos mariños á profesión e conservar os mariños en servizo na mariña mercante».
- d) O 20 de febreiro de 2009 o secretario xeral da OMI publicaba na revista *Lloyd's List* as súas previsións para o ano nun artigo titulado «2009: A Year of Challenge and Opportunity». Nel incidía sobre o déficit de mariños:

Un problema que me preocupa moito é o xa existente e futuro déficit dos mariños, especialmente oficiais, que xa alcanzou proporcións moi significativas e que seguirá aumentando no futuro. A menos que se tomen con urxencia medidas drásticas e de forma continuada, o transporte marítimo está a aproximarse rapidamente a un punto crítico.

- e) O ano 2010 foi declarado «Ano do Mariño» polo Consello da OMI por proposta do seu secretario xeral. O tema foi elixido para darlles tanto á OMI como á comunidade marítima internacional a oportunidade de brindaren tributo aos mariños do mundo pola súa contribución única á sociedade e en recoñecemento dos riscos a que están expostos na execución dos seus deberes, e todo iso, a miúdo, nun contorno hostil. Non obstante, o festivo do día, o secretario xeral da OMI expresou tamén a súa profunda preocupación: «o verdadeiro perigo a que se enfrontan 1,5 millóns de mariños de todo o mundo (...) radica na realidade, xa predita, da redución dos oficiais a bordo dos buques e que insta, de forma urxente, a evitar o regreso ás épocas en que os buques estaban dirixidos por persoal que non era competente». En 2010 (BIMCO/ISF, 2010), a demanda mundial de mariños era de 637 000 oficiais e de 747 000 mariñeiros.

Algunhas propostas da OMI e da UE:

- a) O aumento do recrutamento de mariños, non só difundindo os beneficios e as vantaxes da mariña mercante como unha opción profesional de primeira clase para a xente nova, senón tamén previndo actuacións que puideren ter un efecto negativo sobre a forza laboral do sector, como certa tendencia a criminalizar os mariños. O caso do capitán Mangouras pode ser un bo exemplo, e por causa deste feito e outros similares, a OMI, xunto co Consello de Administración da OIT, publicou o 9 de febreiro de 2006 a Resolución A.987(24), adoptada o 1 de decembro de 2005. Directrices sobre o trato xusto da xente de mar en caso de accidente marítimo. De entre as súas consideracións iniciais, podemos resaltar a seguinte relacionada con este artigo:

PREOCUPADOS ASÍ MESMO porque estes casos teñen un efecto negativo na moral da xente de mar, no interese que a profesión da mariñeiría pode espertar na xente nova e na contratación desta, así como na capacidade do sector para reter a xente de mar que xa exerce esta profesión (...).

- b) A dispoñibilidade dun número axeitado de centros de formación de calidade, que resulta esencial para que haxa suficientes mariños cualificados. A responsabilidade recae principalmente nos gobernos. Se non se ofrecen recursos tanto económicos como humanos, a capacidade do sector para formar os seus profesionais adecuadamente verase limitada.
- c) A mellora e promoción da imaxe da profesión con incentivos para as empresas ofreceren máis prazas de formación a bordo –as existentes son insuficientes–, visitas escolares a buques atracados ou transbordadores en navegación etc., co fin de fomentar a profesión da mariñeiría e promover a carreira profesional das mulleres neste sector.
- d) A reflexión sobre as causas das retencencias da xente nova fronte á escolla da profesión da mariñeiría, en que talvez influán, en certa medida, lexislacións e prácticas recentes que, dunha parte, poden disuadir a xente nova de facerse mariña; e, doutra, poden inducir os mariños en servizo a abandonaren o oficio.
- e) Un maior empeño por parte das empresas navieiras, que son as primeiras en sufriren este problema e deben ser tamén as primeiras en contribuíren a remedialo, na procura dunha solución á escaseza de mariños. Cómpre que o sector intensifique os seus esforzos para mellorar a súa imaxe e as condicións sociolóxicas –equilibrio entre traballo e vida persoal– e económicas que fan pouco atractiva a profesión de mariño/a.
- f) O sector navieiro debe analizar en detalle os estilos de vida actuais e tomar medidas para que a vida dos mariños sexa máis parecida á que gozan en terra, o que probablemente podería conseguirse acurtando os períodos de embarque; ofrecendo contratos a longo prazo, vacacións pagas e seguridade social; mellorando as comunicacións, incluído o acceso á internet; concedendo un trato máis humano aos mariños etc.
- g) O apoio económico do sector para crear e fomentar centros de formación, alén de manter os xa existentes. Neste contexto, as empresas deberían entender o período de formación en terra como tempo «de servizo» en lugar de como tempo de «permiso en terra».

- h) A promoción da profesión de mariña entre a poboación feminina. Tamén deben tomarse medidas para que os espazos de aloxamento e o ambiente a bordo sexan máis agradables para as mulleres.
- i) A mellora da percepción pública da imaxe do transporte marítimo e as carreiras no mar, así como o uso das TIC para mellorar a calidade da vida no mar.
- j) A revisión do marco regulamentario laboral marítimo tanto europeo como internacional –a International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) e os convenios da OIT– para facer posibles máis e mellores empregos no mar.

Cómpre termos en conta que o devandito marco acaba de ser modificado: o STCW, revisado en Manila en 2010, entrou en vigor o 1 de xaneiro de 2012; e o Convenio sobre o traballo marítimo (MLC), de 2006, da OIT entrou en vigor o 20 de agosto de 2013.

No apartado relativo a «facer máis atractivo o traballo no mar» propomos os seguintes campos de actuación:

a) Condicións de traballo

Seguridade e saúde laboral, tipo de contrato, ritmo e xornadas de traballo, tempos de campaña e de vacacións, mantemento e xestión, buque en porto, selección de persoal, estilos de mando, imaxe da propia compañía etc.

b) Condicións sociolóxicas

Por unha banda todo o relacionado co benestar a bordo: habitabilidade, tempos de descanso e alternativas de lecer, relacións humanas, alimentación, ruídos, vibracións... E, doutra, a relación co persoal de terra, como di a OMI, «concedendo un trato máis humano» aos mariños: recoñecemento do traballo ben feito, respecto das vacacións, comprensión dos seus problemas, visitas a bordo e sensación de ser parte dun proxecto.

Así mesmo, unha política de promoción adecuada e coherente asegura as expectativas profesionais, e a formación continua axuda a medraren os mariños como persoas, algo imprescindible para a realización persoal e profesional.

c) Conciliación da vida profesional e familiar

Se xa en terra supón un problema importante, no mar cómpre facer o máximo esforzo. Este é un dos maiores inimigos da profesión, mais conta con alternativas de mellora: períodos máis curtos de campaña, xestión das vacacións, facilidades para o embarque de familiares e, sobre todo, facilidades de comunicación. Neste último aspecto, a internet revelouse como unha grande axuda.

d) Condicións económicas

É o outro grande inimigo da profesión e un factor importante, sen dúbida, que pode axudar a compensar a inevitable dureza da vida no mar.

e) Condicións de traballo: seguridade e saúde laboral

En liña coa UE e as Nacións Unidas, entendemos que unha mellora neste aspecto axudaría a facer máis atractivo o traballo no mar, máis competitivo o sector e máis seguros os seus protagonistas, a xente de mar.

2. Lugares de traballo

A Directiva 89/654/CEE do Consello, do 30 de novembro de 1989, relativa ás disposicións mínimas de seguridade e de saúde nos lugares de traballo, transposta ao dereito nacional español por medio do Real decreto 486/1997, do 14 de abril, polo que se establecen as disposicións mínimas de seguridade e saúde nos lugares de traballo, exclúe no art. 1 do seu ámbito de aplicación «os lugares de traballo situados dentro dos medios de transporte» (1.2.a) e «os barcos de pesca» (1.2.d).

Os lugares ou centros de traballo conforman boa parte das condicións de traballo, e se entendemos por tales, entre outras, «as características xerais dos locais, instalacións, equipos, produtos e demais útiles existentes no centro de traballo»

comprenderemos por que esta foi a primeira das vinte directivas específicas desenvolvidas pola Comunidade Europea de acordo coa epígrafe 1 do art. 16 da Directiva 89/391/CEE do Consello, do 12 de xuño de 1989, relativa á aplicación de medidas para promover a mellora da seguridade e da saúde dos traballadores no traballo, coñecida tamén como directiva marco nesta materia.

Por tanto, o sector do transporte marítimo leva vinte e catro anos de atraso en relación co resto dos sectores, co agravante no caso español de que a anterior normativa vixente sobre os lugares de traballo, o título II da Ordenanza xeral de seguridade e hixiene no traballo de 1971, rotulado «Condicións xerais dos centros de traballo e dos mecanismos e medidas de protección», xa no seu día era de difícil aplicación nos buques. Algo se regula nos convenios da OIT sobre aloxamento da tripulación, e tamén no Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar ou Convenio SOLAS (acrónimo da denominación inglesa *Safety of Life at Sea*) da OMI (estabilidade, estanquidade, cuestións estruturais).

Para facernos unha idea da posible incidencia desta falta de normativa na sinistralidade laboral no sector tomaremos como referencia o Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo (INSHT) (Nogareda Cuixart e Piqué Ardanuy, 2004), que establece os seguintes riscos de accidente relacionados co lugar de traballo: caídas de persoas a distinto nivel; caídas de persoas ao mesmo nivel; caídas de obxectos por obxectos desprendidos; pisadas sobre obxectos; choques contra obxectos inmóviles e choques contra obxectos móbiles. Estes conceptos supoñen máis dun terzo do total de accidentes con baixa e máis dun terzo do total de accidentes graves no transporte marítimo.

Como dano colateral deste baleiro legal cómpre sinalarmos a falta de referencia do sector da construción naval e a falta de referencia da Inspección de Traballo e Seguridade Social, como órgano coa función de vixilancia e control da normativa de prevención de riscos laborais, á hora de exercer as súas funcións na importación de buques de terceiros países, hoxe unha porta aberta á adquisición de buques *low cost*.

Aínda que é certo que a propia Comisión Europea recoñecía na citada COM (2007) 591 final que, das vinte e oito directivas que regulaban a seguridade e a saúde laboral en 2007 –hoxe son algunhas máis–, a referente aos lugares de

traballo era unha das dúas que non se aplicaban ao sector do transporte marítimo, non debemos esquecer os compromisos dos estados membros, como o Estado español, adquiridos de forma individual coa Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, que no art. 94.1, sobre os deberes do estado do pavillón, dispón o seguinte: «Todo estado exercerá de maneira efectiva a súa xurisdición e control en cuestións administrativas, técnicas e sociais sobre os buques que enarboren o seu pavillón». No art. 94.3 establece, ademais, que: «Todo estado tomará, en relación cos buques que enarboren o seu pavillón, as medidas necesarias para garantir a seguridade no mar no que respecta, entre outras cuestións, a: (...) b) A dotación dos buques, as condicións de traballo e a capacitación das tripulacións, tendo en conta os instrumentos internacionais aplicables».

No sector marítimo-pesqueiro a situación non é moito mellor. En efecto, aínda adoptada a Directiva 93/103/CE do Consello, do 23 de novembro de 1993, relativa ás disposicións mínimas de seguridade e de saúde no traballo a bordo dos buques de pesca, a súa efectividade é máis ben precaria por varias razóns. A primeira, e máis importante, é o ámbito de aplicación: buques novos (> 1995) de 15 m ou máis de eslora e buques existentes de 18 m ou máis de eslora (art. 2). As estatísticas de 2012 (Ministerio de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente, s. d.) mostran que en Galicia entre o 89% (15 m) e o 91% (18 m) da frota queda fóra do ámbito de aplicación desta directiva.

A exclusión dos buques de pequeno tamaño do ámbito de aplicación da Directiva 93/103/CE xustifícase, en palabras da Comisión, «polo grave impacto económico, incluídas as cargas administrativas suplementarias, que xeraría a aprobación da devandita directiva para os buques pequenos. Convén, entre tanto, atopar unha solución ao alto nivel de accidentes laborais no sector pesqueiro».

Como dicíamos, algo regula a OMI por medio do Convenio SOLAS, mais o seu ámbito de aplicación son os buques mercantes en viaxes internacionais, maiores de 500 TRB; quedan excluídos os buques pesqueiros salvo o capítulo V, relativo á seguridade na navegación. Estes últimos contan con algunha regulamentación para buques pesqueiros maiores de 24 m de eslora (só un 3% da frota da UE), como o Convenio Internacional de Torremolinos 77/93 para a seguridade de buques pesqueiros, ou o Código de seguridade para pescadores e buques pesqueiros elaborado en 2005 pola OIT, a OMI e a FAO; ora ben, a regulamentación entre os 15 e 24 m de eslora (un 4% da frota galega) é «pobre e imprecisa» e por baixo dos 15 m de eslora (o 89% da frota galega) «está aínda todo por facer».

En todo caso, debemos lembrar que o lugar de traballo, o buque, é así mesmo lugar de vivenda (transporte marítimo e pesca de altura e de gran altura).

3. Pantallas de visualización de datos

A Directiva 90/270/CEE do Consello, do 29 de maio de 1990, referente ás disposicións mínimas de seguridade e de saúde relativas ao traballo con equipos que inclúen pantallas de visualización, establece no art. 1.3: «Esta directiva non se aplicará a: (...) b) os sistemas informáticos embarcados nun medio de transporte». Trátase da outra directiva, xunto coa de lugares de traballo, que a CE recoñecía na COM(2007) 591 final como non aplicable ao sector marítimo.

Lonxe de pensar que esta directiva non se aplica aos traballadores do mar pola escasa repercusión das pantallas de visualización de datos na súa saúde, coidamos que as oscilacións do posto de traballo, as trepidacións que afectan ao equipo e aos usuarios, as variacións de frecuencia e/ou intensidade da corrente eléctrica, os efectos engadidos do ruído ambiental, as limitacións de espazo e as dificultades para implementar unha ergonomía adecuada reclaman unha regulación específica para preservar a saúde destes usuarios atípicos. Pasaron vinte e tres anos desde a publicación da Directiva 90/270/CEE e cando menos seis oficiais en cada buque mercante levan da cabo boa parte da súa xornada laboral –as gardas– nunha interface usuario-pantalla, e non pouco tempo pasan traballando con unha, así mesmo, os patróns da pesca.

4. Xornada laboral

Deixando de parte os baleiros legais, pásase agora a comentar a normativa vixente xeral e específica que, malia todo, non logra alcanzar os obxectivos desexados á hora de harmonizar as condicións de traballo da xente de mar coas do resto dos sectores. En primeiro lugar trataremos a relativa á xornada laboral ao entendermos o seu indiscutible peso sobre a fatiga, e xa que logo, sobre a sinistralidade laboral do sector.

É ben coñecido, e aplicable a todas as actividades laborais, que as xornadas excesivamente longas poden provocar fatiga. É así mesmo coñecido que a fatiga

se manifesta como unha diminución da capacidade de resposta e/ou de acción física e mental das persoas, neste caso, dos traballadores. É por iso que a fatiga se converteu nun factor de risco de accidentes que preocupa tanto ao mundo laboral marítimo como ao terrestre no ámbito nacional e internacional, no que atinxe tanto á seguridade e a saúde no traballo como á seguridade na navegación. A fatiga laboral é un dos principais factores de risco de accidentes no mundo laboral e é o principal factor de risco de accidentes no sector do transporte.

Con todo, alén da fatiga, no mundo laboral marítimo as xornadas demasiado longas van acompañadas doutro factor de risco de accidentes: a multifuncionalidade. En efecto, a ordenación do tempo de traballo no mar determina a composición das tripulacións: a maior xornada laboral permitida, maior redución das tripulacións e, por tanto, maior funcionalidade dos traballadores.

Exporemos unha breve síntese da evolución da normativa sobre a xornada laboral no transporte marítimo. Ademais comprobaremos que aínda que a xornada laboral no transporte marítimo está regulada, a súa regulación difire, e non pouco, entre uns e outros países da nosa contorna próxima por causa de transposicións *sui generis* das directivas comunitarias. Partamos do Convenio 180 da OIT sobre as horas de traballo a bordo e a dotación dos buques, C180, de 1996, cunha filosofía clara: «regular a xornada laboral a bordo dos buques para evitar a fatiga e dotar os buques dunha tripulación acorde en número ás súas propias circunstancias».

Posteriormente, en Europa entra en vigor a Directiva 1999/63/CE do Consello, relativa ao Acordo sobre a ordenación do tempo de traballo da xente de mar suscrito pola Asociación de Armadores da Comunidade Europea (ECSA) e a Federación de Sindicatos do Transporte da Unión Europea (FST), do 21 de xuño de 1999, «tendo en conta o Convenio 180 da OIT» (considerando 4.º). Así, esta directiva recolle maioritariamente o espírito do C180, agás no punto 6 da cláusula 5, ao establecer o seguinte: «Sempre que se respecten os principios xerais en materia de protección da saúde e a seguridade dos traballadores (...) poden permitirse dispensas (sobre as 14 horas diarias e as 72 horas semanais) (...) mais poderán ter en conta períodos de permiso máis frecuentes ou máis longos (...) en buques que efectúen travesías de curta duración». En todo caso non debemos esquecer que a fatiga é algo que non entende de acordos bilaterais, contractuais ou colectivos. A fatiga é un dano, físico e psíquico, á saúde dos traballadores que a sofren, que non permite que se pospoña para períodos de permiso máis longos.

Sen entrarmos en máis discusión e desde o punto de vista preventivo, a solución dos permisos máis frecuentes só sería aceptable con reservas.

Ademais, o ámbito de aplicación da Directiva 1999/63/CE deixa moitos dos países da UE nunha situación un tanto incómoda ao quedar fóra do seu amparo unha boa parte das respectivas frota, a de pavillón de conveniencia. Os pavillóns de conveniencia poden ser unha solución económica, mais supoñen un retroceso, no tocante á UE, das condicións de traballo.

Posteriormente España regulou o tempo de traballo no mar por medio do Real decreto 285/2002, do 22 de marzo, polo que se modifica o Real decreto 1561/1995, do 21 de setembro, sobre xornadas especiais de traballo, no relativo ao traballo no mar. Por suposto, na súa exposición de motivos toma como referencias o C180 da OIT e a Directiva 1999/63/CE. O Real decreto 285/2002 deixa claro o seu propósito: «mellorar a seguridade e a saúde dos traballadores do mar», aínda que a realidade é que non se parece moito á Directiva 1999/63/CE, e podería entenderse que entra en contradicións co C180: exclúe os capitáns do ámbito de aplicación (art. 15.2); e fai excepcións da xornada laboral por operatividade comercial do buque (art. 16) e navegación de cabotaxe (art. 17), así como por tempo de exercicios obrigatorios fóra da xornada laboral (art. 17.2) etc.

Así e todo, a incompatibilidade coa filosofía do C180 céntrase na interpretación dos artigos 4 e 5 deste convenio: mentres que a OIT vira á volta do artigo 4, xornada laboral de oito horas cun día de descanso semanal e cos días de descanso que corresponderen aos días festivos oficiais, o Real decreto 285/2002 xira arredor do artigo 5, polo que o número máximo de horas de traballo non excederá de 14 horas ao día nin 72 horas semanais. Depende de se nos baseamos no artigo 4 ou no artigo 5 para interpretar o punto 2 do art. 11 do C180: «ao determinar, aprobar ou revisar os niveis de dotación, a autoridade competente terá en conta: a necesidade de evitar ou reducir ao mínimo, na medida do posible, o exceso de horas de traballo, de garantir un descanso suficiente e de limitar a fatiga».

Debemos entender que ao determinar, aprobar ou revisar os niveis de dotación, a autoridade competente terá en conta o exceso de horas de traballo conforme ao artigo 4, de oito horas diarias, e non conforme ao artigo 5, que marca un máximo de 14 horas nun día, todo iso co fin de garantir un descanso suficiente e limitar a fatiga.

Posteriormente, o 7 de xaneiro de 2004, España ratificou o C180 da OIT sobre as horas de traballo a bordo e a dotación dos buques, de 1996.

5. Ruído

Os buques son os artefactos máis grandes dotados de movemento construídos polo ser humano. Non todos son iguais, mais comparten certas semellanzas a respecto do asunto da epígrafe: o ruído.

Os buques son medios de transporte e a lóxica da economía de escala marca certa tendencia ao aumento do seu tamaño. Van provistos de potentes motores, que os fan capaces de sucaren os mares con miles de toneladas nas súas adegas. A dureza do medio esixe dureza na súa construción, en aceiro, un magnífico transmisor do ruído e as vibracións. Ademais, cómpre contaren con motores auxiliares xeradores de corrente eléctrica; bombas para levar a cabo a súa operatividade: de descarga, sanitarios, sistema contra incendios, lastre e deslastre; instalacións varias: hidráulica, pneumática, frigoríficas, calefacción, aire acondicionado etc. En definitiva, podemos definir o buque como unha instalación industrial con multitude de equipos xeradores de ruído. Por último, a natural tendencia a reducir as lonxitudes dos eixes de cola sitúan a máquina principal na parte posterior do buque, a popa, xusto onde tamén se constrúe a habilitación e os aloxamentos, o que permite un maior aproveitamento da capacidade de carga.

Pola súa banda, a tripulación traballa e vive no barco. No seu momento, os tripulantes incorpóranse ao seu posto de traballo: ponte de navegación, máquinas, coíña, cuberta, talleres... Despois do traballo, comparten o tempo cos compañeiros nas cámaras –comidas, lecer– e finalizan a xornada durmindo no seu camarote. Todo iso lévase a cabo ao redor da cámara de máquinas que, instalada na parte baixa do buque, o atravesa verticalmente ata botar os seus fumes pola cheminea. Dado que o buque non para, o traballo distribúese por quendas: unha parte da tripulación realiza unha xornada similar á de terra, de mañá ou de tarde, mais outra parte da tripulación traballa a quendas e en horario nocturno: de 00 a 04 h (e de 12 a 16 h), de 04 a 08 h (e de 16 a 20 h) e de 08 a 12 h (e de 20 a 24 h), e mentres uns traballan outros dormen. Isto é así durante unha media de 120 días, aos que suceden 60 días de vacacións.

5.1. Efectos do ruído laboral

A exposición ao ruído no traballo pode ser prexudicial para a saúde dos traballadores. O efecto nocivo do ruído no traballo máis coñecido é a perda de audición (hipoacusia). Con todo, tamén pode aumentar a tensión e multiplicar o risco de sufrir un accidente. Vexamos algúns dos efectos enumerados pola Axencia Europea para a Seguridade e a Saúde no Traballo (s. d.):

- a) Diminución da capacidade auditiva.
- b) Perda de audición: polo xeral, a perda auditiva como consecuencia do traballo é provocada por unha exposición prolongada a ruídos intensos. Este tipo de perda de audición é irreversible.
- c) Acúfenos: son sensacións de zunido ou explosión que senten nos oídos.
- d) Tensión: o ruído no lugar de traballo, mesmo se non alcanza un nivel que esixa medidas para evitar a perda de audición, pode ser un factor de tensión, aínda que os seus efectos se deben polo xeral á combinación con outros factores.
- e) Ototoxicidade: algúns produtos químicos danan o oído, e parece clara a sinerxía que se establece entre estes produtos ototóxicos e o ruído, ao potenciarse este último. Ademais, esta interacción fai rebaixar os valores límite admisibles de ambos os contaminantes e recoméndase unha especial atención á hora de efectuar a avaliación de riscos (art. 4 da Directiva 2003/10/CE).

Entre os axentes químicos que podemos atopar nos buques e que son ototóxicos comprobados atópanse os disolventes e o monóxido de carbono. Así mesmo, algúns fármacos de uso corrente son ototóxicos (aspirina, antibióticos). A maiores, aspectos persoais dos traballadores poden facelos máis sensibles a estes efectos: causas xenéticas, idade, problemas renais ou hepáticos, deshidratación, etc.

- f) Vibracións: é ben coñecida a sinerxía entre o ruído e as vibracións, ambos son compañeiros de viaxe a bordo dos buques mercantes «e recoméndase unha especial atención á hora de efectuar a avaliación de riscos» (art. 4 da

Directiva 2003/10/CE). Tampouco axuda o alto grao de humidade, presente en todo momento.

- g) Seguridade no traballo: o ruído laboral, alén de supor un problema para a saúde, tamén o é de seguridade no caso da xente de mar, pois dificulta a comunicación, pode anular o son das alarmas, impide un descanso axeitado, favorece a aparición da fatiga e mesmo pode interferir na capacidade de lucidez para a toma de decisións, tal e como expresa a Resolución da OMI A 468 (XII), do 19 de novembro de 1981. Código sobre niveis de ruído a bordo dos buques.

A Directiva 2003/10/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 6 de febreiro de 2003, sobre as disposicións mínimas de seguridade e de saúde relativas á exposición dos traballadores aos riscos derivados dos axentes físicos (ruído), veu paliar en parte o desolador panorama que presentaba a Directiva 86/188/CEE do Consello, do 12 de maio de 1986, relativa á protección dos traballadores contra os riscos debidos á exposición ao ruído durante o traballo no seu artigo 1.2: «Esta directiva aplicarase a todos os traballadores (...) con excepción dos traballadores da navegación marítima e da navegación aérea». E non dicía nada máis. Xa anteriormente, a Directiva 80/1107/CEE do Consello, do 27 de novembro de 1980, sobre a protección dos traballadores contra os riscos relacionados coa exposición a axentes químicos, físicos e biolóxicos durante o traballo, viña dicindo máis ou menos o mesmo tamén no seu art. 1.2: «Esta directiva non será de aplicación a: (...) a navegación marítima».

Así, a Directiva 2003/10/CE reconece os especiais problemas do ruído a bordo dos buques, permite os estados membros disporen dun período transitorio para o persoal que navega en buques marítimos e recomenda as orientacións dadas pola Resolución da OMI A 468 (XII). Foi transposta ao dereito español mediante o Real decreto 286/2006, do 10 de marzo, sobre a protección da saúde e a seguranza dos traballadores contra os riscos relacionados coa exposición ao ruído. Neste real decreto faise uso do período transitorio, e estableceuse que o art. 8, sobre os límites de exposición, non sería de aplicación ao persoal dos buques mercantes até o 15 de febreiro de 2011 (oito anos despois). Canto á recomendación da Directiva sobre as orientacións do Código de niveis de ruído a bordo dos buques da OMI, non se menciona.

Un par de meses antes desta data realizamos unha consulta ao INSHT, como sabemos órgano científico-técnico especializado da Administración xeral do Estado, desde onde se nos contestou que o citado organismo «non está a realizar ningún estudo relativo aos buques mercantes».

Do mesmo xeito que o das vibracións, o problema do ruído a bordo dos buques ten unha gran compoñente de tipo técnico-científico. Neste caso a Directiva 2003/10/CE actúa cun bo criterio ao orientar os estados sobre as liñas de investigación que deben levarse a cabo: a Resolución A 468 (XII), da OMI, de que en concreto este autor resaltaría o capítulo 6, sobre o illamento acústico entre espazos de aloxamento, e o apéndice 3, relativo aos métodos que se suxiren para reducir a exposición ao ruído. Ese mesmo ano vía a luz o Convenio 155 da OIT sobre seguridade e saúde dos traballadores, C155, de 1981, que reconece a posibilidade de exclusión total ou parcial de determinados sectores como o transporte marítimo ou a pesca. Xa o Convenio 148 da OIT sobre o ambiente de traballo (contaminación do aire, ruído e vibracións), C147, de 1977, establecía limitar o ruído a que están sometidas as tripulacións dos buques mercantes.

Por último, e como problema engadido para os mariños, coñécese a capacidade de recuperación do oído humano nos períodos en que non está sometido a niveis de ruído considerables. Estes períodos de descanso non o son tanto para os mariños, ao continuaren no centro de traballo unha vez finalizada a súa xornada laboral, e, xa que logo, o ruído a bordo tamén pode derivar nun problema de saúde ambiental, co engadido de non poderen beneficiarse da normativa que a respecto diso protexe en terra o resto de traballadores e cidadáns, a Directiva 2002/49/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño de 2002, sobre avaliación e xestión do ruído ambiental, que exclúe do seu ámbito de aplicación «o interior dos medios de transporte» (art. 2.2).

5.2. Efectos do ruído ambiental

A Organización Mundial da Saúde (OMS) sinala que o ruído ambiental pode ter, entre os seus efectos nocivos directos, alteracións do sono, efectos fisiolóxicos auditivos e non-auditivos –basicamente cardiovasculares–, interferencias na comunicación e malestar xeral. A exposición ao ruído ambiental non causa polo xeral perda auditiva inducida, agás no caso de exposición a niveis excepcionalmente elevados durante longos períodos de tempo (OMS, 2011).

Pola súa banda, a UE, no Libro Verde «Política futura de loita contra o ruído», COM(96) 540 final, do 4 de novembro, e no tocante aos efectos non-auditivos, comenta que se escribiu moito sobre estes efectos, principalmente de tipo psicofisiolóxicos, do ruído. Os máis importantes maniféstanse a través de tensións fisiolóxicas e, en particular nos máis altos niveis, de reaccións cardiovasculares. Así mesmo, téñense observado e estudado efectos na saúde mental, e influencias no rendemento e a produtividade. En termos xerais, os coñecementos actuais permiten chegar á conclusión de que a exposición ao ruído ambiental actúa como fonte de tensión sobre a saúde, que pode medirse en termos de, por exemplo, presión arterial, ritmo cardíaco, vasoconstrición, niveis de segregación endócrina e porcentaxes de admisión en hospitais mentais. A UE non deixa lugar a dúbidas: «ningunha persoa debería estar exposta a niveis de ruído que poñan en perigo a saúde e a calidade de vida».

Segundo un informe da OMS (Coghlan, 2007): «Ao redor de sete millóns de persoas morren anualmente de enfermidades cardíacas en todo o mundo, e pode calcularse nunhas 210 000 as falecidas como consecuencia do ruído». Os científicos da OMS que levaron a cabo o estudo sinalan que a exposición a niveis de ruído de 50 dB ou máis abonda para orixinar problemas cardiovasculares. «Ata agora, o ruído foi como a cincenta entre os tipos de contaminación, sen que se lle prestase demasiada atención», declara o profesor Deepak Prasher, do University College de Londres e un dos autores do estudo.

A produción constante de hormonas do estrés pode causar no metabolismo humano alteracións de longa duración que poñen a vida en perigo, advirten os expertos. Velaquí un dato que apoia esta relación entre o ruído e os problemas cardiovasculares: no quinquenio 1999-2003 en España a porcentaxe de baixas laborais por problemas cardiovasculares, en relación co total de baixas, era catro veces superior no transporte marítimo que na media nacional; no quinquenio 2006-2010, multiplícaa por cinco.

Un efecto menos específico, mais non por iso menos grave, do ruído ambiental é que simplemente perturba e molesta as persoas. A sensación de molestia resulta non só da alteración do sono e da interferencia na comunicación, senón tamén da sensación menos definida de perturbar e afectar todas as actividades, así como os períodos de descanso.

Nun recente informe da OMS (2011) para a Comisión Europea asegúrase que todos os anos se perde en Europa máis dun millón de anos potenciais de vida sa por culpa de enfermidades e discapacidades relacionadas co exceso de ruído. Insístese en que os niveis de ruído non deberían exceder os 40 dB (A) para garantir un sono reparador –a UE e a OMS constatan que as perturbacións do sono empezan con niveis de ruído de 30 dB (A)–, e séguese coas investigacións para establecer o límite para unha media de 24 horas. Este último informe debería estar finalizado para 2013, ano en que está prevista unha revisión da Directiva 2002/49/CE. Sen dúbida vai constituír un valor de referencia para o transporte marítimo.

5.3. Enfermidades profesionais causadas polo ruído

Xa no Convenio 121 da OIT, sobre as prestacións en caso de accidentes do traballo e enfermidades profesionais, C121, de 1964, se recoñecía a afección auditiva causada polo ruído como enfermidade profesional asociada a «todos os traballos que expoñan ao risco considerado». Máis recentemente, en 2002, a Recomendación 194 da OIT sobre a listaxe de enfermidades profesionais (revisada en 2010) establecía como tal a deterioración da audición causada polo ruído. En concreto, sobre o ruído a bordo, a OIT na *Encyclopaedia of Occupational Health and Safety* (OIT, s. d.), recoñece para todos os buques unha presión acústica excesiva e prolongada.

Pola súa banda, a Recomendación 2003/670/CE da Comisión, do 19 de setembro de 2003, relativa á listaxe europea de enfermidades profesionais, recoñecía como tal a hipoacusia ou xordeira provocada polo ruído lacerante, e canto ás actividades asociadas, dicía o seguinte: «As enfermidades enumeradas nesta listaxe deben estar directamente ligadas coa actividade exercida». Con base nesta recomendación, en España publicouse o Real decreto 1299/2006, do 10 de novembro, polo que se aproba o cadro de enfermidades profesionais no sistema da Seguridade Social e se establecen criterios para a súa notificación e rexistro, en que se recoñece como tal a hipoacusia ou xordeira provocada polo ruído, e, entre outras actividades, recoñécense os traballos en salas de máquinas de navíos.

Non é doado de entender que o problema do ruído a bordo non se faga extensible a toda a tripulación dos barcos, máxime tendo en conta que pode haber tripulantes expostos a maiores niveis de decibelios de exposición diaria que os traballadores

das salas de máquinas. A distribución clasista da habilitación nos barcos fai que calquera oficial de máquinas traballe na sala de máquinas oito horas con equipos de protección individual atenuantes do ruído, descansen oito horas e durma outras oito horas nas cubertas altas, máis afastadas do foco emisor; con todo, os subalternos, con independencia do seu posto de traballo a bordo, descansan e dormen nas cubertas baixas, xunto ao foco emisor.

A maiores, o Real decreto 1299/2006, na mesma epígrafe de «Hipoacusia ou xordeira provocada polo ruído» reconece os traballos con motores diésel, en particular nas dragas e os vehículos de transporte de ruta, ferroviarios e marítimos.

Seguindo co sector do transporte marítimo, e relacionado coas enfermidades profesionais, está pendente por falta de estudos o tratamento das enfermidades causadas polas radiacións. Con respecto ao sector pesqueiro, comezan a ser rechamantes as enfermidades causadas por radiacións ópticas (mariñeiros que pescan nas augas das Malvinas con cancro de pel debido ao buraco da capa de ozono).

No entanto, o problema das enfermidades profesionais non é un problema exclusivo de España, como o demostra o feito de que a Comisión Europea, de forma periódica (1963, 1994 e 2009), publique criterios de diagnóstico das enfermidades profesionais co obxectivo de que o devandito diagnóstico tenda a facerse con criterios cada vez máis uniformes no conxunto da Unión (UE, 2009). Nin sequera, dentro dun mesmo país, é igual para todas as rexións. En España, Navarra é o exemplo para seguir. A eficacia do seu sistema de vixilancia epidemiolóxica específico para a detección de enfermidades profesionais non deixa dúbida: na Comunidade Foral diagnósticase unha enfermidade profesional por cada 160 traballadores, mentres que noutras comunidades se diagnostica unha enfermidade profesional por cada 2518 traballadores (Madrid) ou por cada 2906 traballadores (Andalucía). O que en Navarra se considera enfermidade profesional noutras comunidades é común ou carece de diagnóstico.

Polo exposto, podemos dicir que hoxe en España non é posible facerse unha idea da «saúde» do sector do transporte marítimo con base nas estatísticas sobre enfermidades profesionais.

6. Vibracións

Do mesmo xeito que para o ruído, existen problemas de tipo técnico-científico que impiden unha correcta regulación das vibracións a bordo dos buques mercantes e de pesca, mais o seu tratamento xurídico difire con respecto ao do ruído.

A Directiva 2002/44/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño de 2002, sobre as disposicións mínimas de seguridade e de saúde relativas á exposición dos traballadores aos riscos derivados dos axentes físicos (vibracións), tamén considera outorgar excepcións para os sectores da navegación marítima e aérea «tendo en conta o estado actual da técnica». Así, o Real decreto 1311/2005, do 4 de novembro, sobre a protección da saúde e a seguridade dos traballadores fronte aos riscos derivados ou que poidan derivarse da exposición a vibracións mecánicas, transposición desta directiva ao dereito español, sinala no seu artigo 5.4 a excepción dos valores máximos na navegación marítima cando «non sexa posible respectar o valor límite de exposición malia a posta en práctica de medidas técnicas e/ou de organización» por parte dos empresarios. O acollemento a esta excepción deberá ser razoada por parte dos empresarios, que terán que consultar cos traballadores, facelo constar na avaliación e comunicalo á autoridade laboral.

Resulta algo confuso: por unha banda, admítase a imposibilidade técnica de respectar os valores límite, como así sucede na realidade; mais, pola outra, esíxese a garantía de reducir a un mínimo os riscos derivados, e por último, parece que se traslada aos empresarios a responsabilidade da falta de avance tecnolóxico. Todo iso a condición de que se ofrezca aos traballadores afectados un maior control da súa saúde, mentres que o buque na súa fase de construción –lugares de traballo– queda sen regular neste aspecto.

7. Datos estatísticos

Aínda que a investigación dun accidente require, alén do acceso á documentación, estar en contacto máis ou menos próximo cos feitos para tratar de determinar a casuística da sinistralidade laboral dunha actividade ou dun sector concreto, teremos que partir de datos estatísticos. Estes datos facilítaos en España a Subdirección Xeral de Estatística (SXE), dependente hoxe do Ministerio de

Emprego e Seguridade Social, por medio da Estatística de accidentes de traballo e enfermidades profesionais. No entanto, en casos especiais estas estatísticas están condicionadas polos compromisos adquiridos por parte dos poderes públicos con entes internacionais, como é o caso do sector marítimo e o compromiso de España coas Nacións Unidas, en concreto coa OIT.

O Convenio 134 da OIT sobre a prevención de accidentes (xente de mar), C134, de 1970, ratificado por España o 30 de novembro de 1971 e revisado polo Convenio da OIT sobre o traballo marítimo 2006, ratificado por España o 4 de febreiro de 2010, establece, entre outros, os seguintes parámetros de cumprimento:

A autoridade competente de cada país marítimo deberá estudar os accidentes de traballo de forma apropiada; as estatísticas deberán rexistrar o número, a natureza, as causas e os efectos dos accidentes do traballo, cunha indicación clara de en que parte do buque –por exemplo: ponte, máquinas ou locais de servizos xerais– e en que lugar –por exemplo, no mar ou no porto– ocorre o accidente. Con miras a dispor dunha base sólida para a prevención de accidentes de traballo imputables a riscos propios do emprego marítimo, deberán emprenderse investigacións sobre as tendencias xerais e os riscos que revele a estatística; as estatísticas non deberán limitarse aos accidentes mortais ou aos accidentes que afectan ao propio buque.

Con todo, os datos facilitados pola SXE non supoñen un pleno cumprimento deste convenio. E a falta de cumprimento non está no fondo, xa que, en efecto, a autoridade competente si recolle os accidentes de traballo de forma apropiada, por medio do Parte de accidentes de traballo e enfermidades profesionais (PAT) en vigor desde 2003. A falta de cumprimento está na forma de presentalos.

Partindo da base de que estes datos limitan a súa análise ao non achegar a causalidade dos accidentes, que ten que ser obtida por medio da investigación de accidentes, os facilitados pola SXE son datos acerca de variables como forma, lugar, sexo, grupo de idade etc. presentados por medio de 104 táboas das cales só 13 teñen un interese preventivo cando se trata de analizar a sinistralidade laboral pola variable da rama de actividade (hoxe división de actividade), como o transporte marítimo. Non se trata de precariedade nos datos, como dixemos, senón na forma de presentalos, xa que o novos PAT conteñen unha moi valiosa información, mais a súa presentación é xenérica. Debemos apuntar que postos

en contacto coa SXE, facilitóusenos os datos completos, encriptados, dun ano (a solicitude fora de cinco anos para poder levar a cabo unha análise rigorosa, así como o establecemento de tendencias).

Teremos que subliñar, por tanto, que un maior acceso a esta información permitiría aos investigadores afondar no tema. Doutra banda, o cambio de contido á hora de cubrir o PAT, en 2003, trouxo consigo unha modificación na obtención de datos que, en non poucas ocasións, dificulta o estudo comparativo entre os datos de antes e os de despois deste ano. Ademais, bótase de menos táboas tan interesantes como as de causa da alta, parte do corpo lesionada, accidentes sen baixa ou gravidade das lesións, que nos informaban de cantas caídas ou sobreesforzos foran cualificados como leves, graves ou mortais etc.

8. Sinistralidade laboral

O obxecto desta epígrafe é mostrar unha visión xeral que nos dea unha idea da idiosincrasia deste sector tamén canto á sinistralidade laboral, dunha banda; e da gravidade das súas consecuencias, da outra. Con iso trátase de orientar os prevencionistas, e de reclamar a falta de sentido de non incluír este sector marítimo, subsectores de transporte marítimo e pesca, no Anexo I do Real decreto 39/1997, do 17 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento dos servizos de prevención, que trataremos a continuación dos datos.

No período 1999-200, a sinistralidade laboral no transporte marítimo supuxo o 0,09% do total de accidentes en España, e o 0,12% do total das xornadas non traballadas. No período 2006-2010 supuxo o 0,12% do total de accidentes e o 0,18% das xornadas non traballadas. Vemos que a tendencia xeral á mellora da sinistralidade laboral en todos os sectores é máis parca no sector marítimo que na media nacional, como confirma a evolución do índice de incidencia –que relaciona o número de accidentes co número medio de persoas expostas ao risco–, en que a media nacional pasou de 6880,1 en 2006 a 3870,9 en 2010, mentres no transporte marítimo facíao de 6369,2 en 2006 a 5256,0 en 2010.

No tocante á gravidade das lesións, aínda que en 1999-2003 o transporte marítimo duplicaba a porcentaxe de accidentes graves a respecto da media nacional, e

case duplicaba o dato do sector da construción, en 2006-2010 apenas duplica a porcentaxe da media nacional e só supón un 50% máis que na construción. Máis favorable é o balance dos accidentes mortais: se en 1999-2003 o transporte marítimo multiplicaba por 5 a porcentaxe da media nacional e a da construción, en 2006-2010 so é 3,5 veces máis que a media nacional e 3 veces máis que o dato da construción.

Canto á duración media das baixas en días, a seguinte táboa resúmea para diversos sectores de actividade entre os anos 2006 e 2010:

	2006	2007	2008	2009	2010	Media
Media nacional	22,4	23,5	21,7	26,0	27,2	24,1
Construción	21,9	23,1	21,7	26,6	28,7	24,4
Pesca	35,8	39,9	33,9	40,8	46,0	39,3
Transporte marítimo	38,3	39,7	32,0	39,2	39,1	37,7

Tanto a pesca como o transporte marítimo son no período 1999-2003, con diferenza (máis do 50%), os sectores con maior duración media das baixas do panorama laboral español, o que nos pode dar unha idea sobre a gravidade das lesións.

8.1. Forma de accidentes con baixa

a) Sobreesforzos. Os sobreesforzos supoñen hoxe o maior problema de saúde laboral física na UE e tamén nos Estados Unidos. Desde hai máis de 15 anos, ano tras ano, as baixas laborais por esta causa van en claro aumento, tanto na media nacional (media dos anos 2006-2010: 37,4%; ano 2010: 38,8%) como no transporte marítimo (media dos anos 2006-2010: 34,9 %; ano 2010: 37,1%). Tanto é así que supoñen a principal forma de baixa laboral en practicamente todas as actividades e sectores.

Canto á presentación dos datos por parte da SXE, aínda que antes de 2003 estes se referían ao sobre esforzo físico sobre o sistema músculo-esquelético, na actualidade o devandito sobre esforzo preséntase agrupado coa exposición a radiacións, ruído, luz ou presión e, tamén, ao trauma psíquico, o que desvirtúa o seu valor preventivo ante a disimilitude dos tratamentos. Porén, podemos estimar sen moita marxe de erro que os sobre esforzos físicos sobre o sistema músculo-esquelético supoñen ao redor de 1/3 das baixas laborais no transporte marítimo español e na pesca.

b) Caídas. Xunto cos sobre esforzos, as caídas supoñen a principal forma de accidente con baixa no transporte marítimo. A media do período 2006-2010 é dun 29% do total, repartido aproximadamente nun 16% de caídas ao mesmo nivel e un 13% caídas a distinto nivel. Aínda que o medio de traballo supón un factor de risco en si mesmo –plataforma móbil, ás veces moi móbil, cubertas de aceiro revestidas dun alto grao de humidade etc.–, sen dúbida a carencia de normativa xa comentada ten un peso específico neste tipo de accidentes (construción naval, importación de buques). A pesca conta con datos similares.

c) Golpes con obxecto ou ferramenta. Supoñen aproximadamente un 15,5% do total de baixas e son a terceira forma de accidente no transporte marítimo. A súa porcentaxe é similar á da media nacional.

Resumindo, estas tres formas de accidentes representan practicamente o 75% dos accidentes con baixa no transporte marítimo, o que nos indica a dirección en que deben dirixirse os estudos que teñan como obxectivo a redución da sinistralidade laboral no transporte marítimo español.

8.2. Forma de accidentes graves

Malia a ausencia de datos procedentes da SXE a partir de 2003 no que ten a ver coa gravidade das lesións pola variable da rama de actividade (actualmente, como dixemos, división de actividade), facilitamos unhas cifras que, aínda que non son oficiais, contan cunha marxe de erro máis que aceptable para facernos unha idea sobre a epígrafe. As caídas, cun 32,7% dos accidentes graves, supoñen os máis numerosos. O 16,6% corresponde ás caídas ao mesmo nivel e o 16,1% ás caídas a distinto nivel. Queda patente a importancia das caídas na sinistralidade laboral neste sector.

8.3 Forma de accidentes mortais

Cabe chamarmos a atención sobre a porcentaxe de patoloxías non traumáticas, principalmente infartos, con resultado de morte: no período 1999-2003 o transporte marítimo multiplicaba por 4 a media nacional, e no período de 2006-2010 multiplicouna por 5.

A tensión que pode xerar o afastamento da familia; a alteración do sono que produce o traballo a quendas e nocturno, así como o ruído e as vibracións; a alimentación a que inevitablemente están sometidos os traballadores –pouco fresco e moita graxa– e mesmo o propio medo físico que se sente en determinadas circunstancias fan que as posibles causas das patoloxías non traumáticas no mar sexan dunha índole moi distinta ás das que se poden dar en terra. Sen dúbida, a posibilidade e a promoción do exercicio físico, practicamente inexistente arestora a bordo; o coidado da nutrición; a prevención das adiccións; a organización do traballo; a diminución dos niveis de ruído e vibracións etc. axudarían á prevención deste tipo de accidentes de traballo.

Sobre a recualificación da gravidade das lesións, un dato rechamante: para o período 1999-2003, na táboa sobre as causas da alta (a partir de 2003 xa non se expón esta táboa) establecíase que o transporte marítimo multiplicaba por 5 os datos da media nacional canto ás «altas por falecemento».

8.4. Anexo I

Ante os datos estatísticos expostos, chama poderosamente a atención que o transporte marítimo e a pesca non estean incluídos entre as actividades consideradas como perigosas (Anexo I do Real decreto 39/1997). A pesca está considerada pola UE (Eurostat, 2001), a OIT (s. d.) e a FAO (2012) como unha das actividades laborais máis perigosas. Vimos como datos tan significativos como a duración das baixas e as porcentaxes de accidentes graves e mortais son, no transporte marítimo, os máis altos das estatísticas nacionais, só comparables coa pesca. Entre outras actividades que constan no devandito Anexo I, como a siderurxia, a construción ou a construción naval, entendemos que debería figurar, como sector, o marítimo-pesqueiro.

Esta proposición non está baseada no dato do índice de incidencia, senón, como dixemos, no grao de perigo dos accidentes, en concreto, dos graves e mortais. Ademais, habería que engadir a dificultade, por non dicir imposibilidade, de poder dispor de servizo de prevención nun momento dado (presenza de recursos preventivos, primeiros auxilios, investigación de accidentes etc.).

A inclusión no Anexo I configuraría de forma diferente as modalidades de organización da prevención na empresa navieira: eliminaría a modalidade a), limitaría a 250 traballadores a modalidade b) e faría obrigatoria a modalidade c) a partir de 250 traballadores, aínda que na práctica esta inclusión apenas causaría trastorno no actual sistema de organización das actividades preventivas das navieiras españolas, acollidas, maioritariamente, á modalidade do servizo de prevención alleo.

En todo calquera, e como beneficios no caso de se incluír no Anexo I, podemos resaltar o maior nivel formativo en prevención de riscos laborais que obtería un gran número de traballadores tanto nos buques como nas oficinas de terra. Tamén debe considerarse como beneficioso o maior control e a maior dedicación que a Administración en xeral, e as autoridades laborais en particular, deberían dedicar ao sector: auditorías máis frecuentes, inspeccións etc.

Referencias bibliográficas

AXENCIA EUROPEA PARA A SEGURIDADE E A SAÚDE NO TRABALLO (s. d.) [en liña] *Factsheets/57. The Impact of Noise at Work*. Dispoñible no enderezo web <<https://osha.europa.eu/en/publications/factsheets/57>>.

BIMCO/ISF (2010) [en liña] *Manpower 2010 Update. The Worldwide Demand for and Supply of Seafarers. Highlights*. Dispoñible no enderezo web <https://www.bimco.org/~media/About/Press/2010/Manpower_Study_handout_2010.ashx>.

COGHLAN, A. (2007) «Dying for some quiet: The truth about noise pollution» *New Scientist* 2618.

COMISIÓN EUROPEA (2006) *Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares*. Luxemburgo, Oficina de Publicacións Oficiais das Comunidades Europeas.

DE LA CAMPA PORTELA, R.; BOUZA PREGO, M. A.; LOURO RODRÍGUEZ, J. e RODRÍGUEZ GÓMEZ, B. (2012) «Dealing with Seafarer's Shortfall in Spain: Motivations and Expectations of Youth to Choose Maritime Career» en VV. AA. *5th International Congress on Maritime Transport. Technological Innovations and Research*. Barcelona, Iniciativa Digital Politécnica.

DE LA CAMPA PORTELA, R.; BOUZA PREGO, M. A.; LOURO RODRÍGUEZ, J. e VÁZQUEZ CARRERA, P. (2011) «La gestión del mantenimiento preventivo como herramienta para la mejora de la seguridad laboral a bordo» *Medicina Marítima* 11(2), pp. 53-58.

EUROSTAT (2001) [en línea] *Statistics in Focus: Population and Social Conditions. Theme 3, 16/2001*. Disponible no endereço web <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-NK-01-016/EN/KS-NK-01-016-EN.PDF>.

LOURO RODRÍGUEZ, J. (2010) [CD-ROM] «La salud del trabajo en la mar» en Fraga López, F.; Quintas Fernández, J. C. e Diaz de Freijo, S. (eds.) *Congreso Internacional de Prevención de Riesgos Laborales: conferencias y comunicaciones, celebrado en Lugo, 20-22 de octubre de 2010*.

LOURO RODRÍGUEZ, J. (2007) «El futuro del trabajo en la mar. Armonización de la política europea» *Marina Civil* 86, pp. 89-93.

LOURO RODRÍGUEZ, J. e DE LA CAMPA PORTELA, R. (2012) [CD-ROM] «La seguridad laboral en el transporte marítimo español» en VV. AA. *Congreso Grandes Accidentes Marítimos: celebrado en Bilbao, los días 25, 26 y 27 de abril de 2012*.

LOURO RODRÍGUEZ, J. e FRAGUELA FORMOSO, J. A. (2007) «Work-Related Accidents in the Maritime Transport Sector» *Journal of Navigation* 60, pp. 303-313.

LOURO RODRÍGUEZ, J. e GARCÍA BERCEDO, R. (2013) *Identificación de riesgos laborales en buques mercantes*. Trabajo realizado no marco do Proxecto de investigación «La normativa sobre seguridad marítima internacional y su incidencia en la protección de los derechos laborales de la gente de mar», dirixido pola profesora Fotinopoulou Basurko e financiado polo MICINN (ref. DER2010-16508).

LOURO RODRÍGUEZ, J.; DE LA CAMPA PORTELA, R. e MARTÍN PARDO, G. (2012) «International Regulations on Labour Safety and Health Applied to Fishing and Maritime Transport Sectors. Are Maritime Workers Under-Protected?» *International Maritime Health* 63, pp. 117-124.

LOURO RODRÍGUEZ, J.; DE LA CAMPA PORTELA, R. e VÁZQUEZ CARRERA, P. (2011) «Legal Gaps Relating to Labour Safety and Health in the Maritime Transport Sector in Spain» *International Maritime Health* 62(2), pp. 91-97.

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN E MEDIO AMBIENTE (s. d.) [en línea] Estadísticas pesqueras: flota pesquera de pesca marítima. Tablas predefinidas. Serie 2006-2012. 09 N.º de buques pesqueros, por intervalo de eslora y comunidad autónoma. Disponible no endereço web <<http://www.magrama.gob.es/gl/estadistica/temas/estadisticas-pesqueras/pesca-maritima/estadistica-flota-pesquera>>.

NOGAREDA CUIXART, C. e PIQUÉ ARDANUY, T. (2004) *Evaluación de las condiciones de trabajo en pequeñas y medianas empresas*. Barcelona, Centro Nacional de Condiciones de Trabajo.

ORGANIZACIÓN DAS NACIÓNS UNIDAS PARA A ALIMENTACIÓN E A AGRICULTURA (FAO) (2012) [en liña] *El estado mundial de la pesca y la acuicultura 2012*. Disponible no enderezo web <<http://www.fao.org/docrep/016/i2727s/i2727s.pdf>>.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DO TRABALLO (OIT) (s. d.) [portal web] *Encyclopaedia of Occupational Health and Safety*. Disponible no enderezo web <<http://www.ilo.org/oshenc>>.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) (2011) *Burden of Disease from Environmental Noise. Quantification of Healthy Life Years Lost in Europe*. Copenhagen, OMS Regional Office for Europe.