

O Convenio sobre o traballo marítimo 2006 (MLC 2006) da Organización Internacional do Traballo. Regra 4.3. Caso español

*ILO Maritime Labour Convention 2006 (MLC 2006).
Regulation 4.3. Spanish Case*



JULIO LOURO RODRÍGUEZ

Universidade da Coruña, Departamento de Ciencias da Navegación e da Terra,
Escola Técnica Superior de Náutica e Máquinas, Riazor, 15071 A Coruña, España
<jlouro@udc.gal>

ROSA-MARY DE LA CAMPA PORTELA

Universidade da Coruña, Departamento de Ciencias da Navegación e da Terra,
Escola Técnica Superior de Náutica e Máquinas, Riazor, 15071 A Coruña, España
<rosamary@udc.gal>

Recibido: 30/06/2016

Aceptado: 28/07/2016

Resumo

O 23 de febreiro de 2006 adoptábase en Xenebra o Convenio sobre o traballo marítimo 2006 (MLC 2006) da Organización Internacional do Traballo (OIT), que entrou en vigor o 20 de agosto de 2013. España ratificou o devandito convenio o 4 de febreiro de 2010, o que o converte no primeiro país da Unión Europea en facelo. O MLC 2006 supón o establecemento nun único instrumento xurídico do dereito a gozar dunhas condicións mínimas de traballo e de vida para todos os traballadores do ámbito marítimo. Ademais, constitúe un paso esencial para lles garantir unhas condicións de competencia leal aos armadores de calidade que enarboran os pavillóns dos países que o ratificaron. Con todo, o devandito convenio ten as súas limitacións, debido, principalmente, ao obxectivo de que a súa ratificación sexa o máis numerosa posible.

Neste artigo analízase en concreto a regra 4.3 do MLC 2006, sobre protección da seguridade e a saúde e a prevención de accidentes e enfermidades, cuxo control, en España, está a cargo da Inspección de Traballo e Seguridade Social. Reflexiónase sobre aqueles aspectos que poderían supor unha falta do cumprimento das condicións mínimas marcadas polo MLC 2006: baleiros legais (lugares de traballo e pantallas de visualización de datos) e a súa posible repercusión sobre a sinistralidade laboral; normativa insuficiente para garantir unhas condicións de vida e de traballo a bordo decentes (ruído e vibracións); e incumprimentos da normativa da OIT que xa veñen de lonxe (C134, 1970). Doutra banda, propónse a creación dun grupo permanente para lles dar cumprimento aos numerosos compromisos que a ratificación deste convenio supón para a Administración española.

Palabras chave: Convenio sobre o traballo marítimo 2006, seguridade e saúde laboral, caso español.

Abstract

The Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006) was adopted on 23th February 2006 in Geneva by the International Labour Organization, and it came into force on 20th August 2013. Secondly, on 4th February 2010, Spain ratified this Convention, being the first country of the European Union in doing so. In fact, the Maritime Labour Convention means the establishment of standard working and living conditions for all workers on board. In addition, it constitutes an essential step to guarantee conditions of fair competition for quality owners that hoist flags from ratifying countries. Nevertheless, the convention has its limitations mainly due to the fact that its ratification should be as numerous as possible.

The main objective of this article is to analyse the Rule 4.3-Health and safety protection and accident prevention, which responsibilities of control falls under the Inspection of Labour and Social Security. In this article, those aspects that might bring a lack of fulfilment with the standard conditions of the Convention are considered: legal gaps and their possible effect on occupational accidents (workplaces and information display units); inadequate regulation to guarantee decent working and living conditions on board (noise and vibrations); as well as former breaches with the International Labour Organization (C134, 1970). Furthermore, the establishment of a permanent group to give fulfilment to the numerous commitments that the ratification of this Convention represents for the Spanish Administration is proposed.

Keywords: Maritime Labour Convention, Occupational safety and health, Spanish case.

1. Introducción

A Organización Internacional do Traballo (OIT) está consagrada á promoción da xustiza social e dos dereitos humanos e laborais recoñecidos internacionalmente. De acordo coa súa misión fundadora, a xustiza social é esencial para a paz universal e permanente. Así, realizou achegas importantes ao mundo do traballo desde os seus primeiros días: a I Conferencia Internacional do Traballo, que tivo lugar en Washington en outubro de 1919, adoptou seis convenios internacionais que se referían ás horas de traballo na industria, o desemprego, a protección da maternidade e o traballo nocturno das mulleres e dos menores, alén da idade mínima para traballar.

O sector marítimo foi obxecto de regulación por parte da OIT desde moi cedo, do que é mostra a aprobación en 1920 do Convenio sobre a idade mínima (traballo marítimo), C007, por considerarse «que as actividades do sector marítimo se desenvolven no mundo enteiro e que, por tanto, a xente do mar necesita unha protección especial» (preámbulo). Así mesmo, outra das primeiras materias reguladas pola OIT foi a seguridade e a saúde laboral, co Convenio sobre a cerusa (pintura), C013, de 1921. O tratamento de ambas as cuestións, sector marítimo e seguridade e saúde laboral, culmina no Convenio sobre o traballo marítimo de 2006, en diante MLC 2006.

Este artigo versa sobre o título 4 dos cinco en que se articula o MLC 2006, relativo á protección da saúde, a atención médica, o benestar e a protección social dos traballadores do mar; e máis concretamente sobre a regra 4.3, que se refire á protección da seguridade e da saúde e a prevención de accidentes e enfermidades, cuxa finalidade é «asegurar que a contorna de traballo da xente de mar a bordo dos buques propicie a seguridade e a saúde no traballo». O noso obxecto é analizar os compromisos que a Administración española adquiriu ao ratificar o MLC 2006 con respecto á devandita regra, e os puntos, polémicos, con que se atopa un armador español á hora de protexer a seguranza e a saúde dos seus traballadores de forma efectiva, máis aló do mero cumprimento formal das disposicións mínimas nela establecidas.

2. Regra 4.3: protección da seguridade e da saúde e prevención de accidentes e enfermidades

O primeiro punto da regra 4.3 do MLC 2006 reza o seguinte:

1. Todo membro deberá asegurarse de que a xente de mar que traballe en buques que enarbo-ren o seu pavillón se beneficie dun sistema de protección da saúde no traballo e viva, traballe e reciba formación a bordo do buque nunha contorna segura e hixiénica.

A Constitución española de 1978, dentro do título I, sobre os dereitos e deberes fun-damentais, no capítulo terceiro, referente aos principios reitores da política social e económica, establece que «os poderes públicos [...] mirarán pola seguridade e hixiene no traballo e garantirán o descanso necesario, mediante a limitación da xornada labo-ral» (artigo 40.2).

En 1994 entrou en vigor a Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, que na parte VII, rotulada «Alta mar», sección 1, concerne a disposicións xerais, artigo 94, sobre deberes do estado do pavillón, dispón que «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 parágrafo 3 dispón, 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) [...] as condicións de traballo».

Pola súa banda, a Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais, no artigo 4, sobre definicións, dispón o seguinte:

Entenderase como «condición de traballo» calquera característica deste que poida ter unha influencia significativa na xeración de riscos para a seguridade e a saúde do traballador. Quedan especificamente incluídas nesta definición:

- a. As características xerais dos locais, instalacións, equipos, produtos e demais útiles existentes no centro de traballo.
- b. A natureza dos axentes físicos, químicos e biolóxicos presentes no ambiente de traballo e as súas correspondentes intensidades, concentracións ou niveis de presenza.
- c. Os procedementos para a utilización dos axentes citados anteriormente que inflúan na xeración dos riscos mencionados.
- d. Todas aquelas outras características do traballo, incluídas as relativas á súa organización e ordenación, que inflúan na magnitude dos riscos a que estea exposto o traballador.

A existencia de toda esta normativa que acabamos de mencionar permite deducir que a seguridade e a saúde laboral a bordo dos buques mercantes españois está garantida; mais veremos que non é enteiramente así. En calquera caso, o MLC 2006 introduce

un aspecto novo: a consideración da vida a bordo, non só a xornada laboral, cuestión que trataremos máis adiante.

Sobre a seguridade e a saúde nos centros de traballo que son os buques, observamos dous baleiros legais no caso español, os cales teñen a ver coa Directiva 89/654/CEE do Consello, do 30 de novembro de 1989, que establece as disposicións mínimas de seguridade e saúde nos lugares de traballo (transposta ao ordenamento xurídico español por medio do Real decreto 486/1997); e a Directiva 90/270/CEE do Consello, do 29 de maio de 1990, que establece as disposicións mínimas de seguridade e saúde relativas ao traballo con equipos que inclúan pantallas de visualización de datos (transposta ao ordenamento xurídico español por medio do Real decreto 488/1997).

Os buques mercantes quedan fóra do ámbito de aplicación destas dúas directivas, situación que se mantén transcorridos vinte e oito e vinte e sete anos respectivamente da súa promulgación. Como xa abordamos noutra ocasión (Louro Rodríguez, 2013), a falta de normativa sobre as disposicións mínimas de seguridade e saúde nos lugares de traballo habemos de considerala baixo dous puntos de vista (o lugar de traballo como lugar de vivenda trátase noutro apartado):

a) O primeiro estaría relacionado coa seguranza dos traballadores, xa que o Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo (INSHT, s. d.), 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 desprendidos, pisadas sobre obxectos, choques contra obxectos inmóbiles 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.

Doutra banda, á falta de referencia do sector da construción naval español cómpre sumarlle a falta de referencia da Inspección de Traballo e Seguridade Social á hora de exercer as súas funcións de vixilancia e control sobre estes lugares de traballo que son os buques, tanto os pertencentes á frota de pavillón español como aqueles *low cost* que se importan de terceiros países.

b) Canto ás pantallas de visualización de datos (PVD), entendemos que a normativa vixente non sexa de aplicación aos buques debido a que esta interface usuario-pantalla pode ser ben diferente nun buque á que se pode atopar nunha oficina. Variables como as vibracións, as condicións de luz, a ergonomía no posto de traballo, o ruído, as condicións termohigrométricas etc. requiren dunha atención especial. Mais non parece de recibo que a única alternativa nestes últimos vinte e sete anos fose non facer nada, nin sequera aplicar o protocolo de vixilancia sanitaria específica para traballadores que,

como no caso dos oficiais do buque, de ponte e de máquinas, realizan boa parte da súa xornada laboral (garda) diante dunha interface usuario-pantalla.

Así mesmo, xa non en relación co lugar de traballo mais si cos equipos de traballo, habería que determinar a normativa de referencia no tocante a máquinas, equipos a presión, baixa tensión e instalacións frigoríficas, elementos cuxos preceptos actuais exclúen os barcos do ámbito da súa aplicación. Para o desenvolvemento deste punto, a norma A4.3 do MLC 2006 establece no segundo punto que as disposicións que inclúe deberán:

a) ter en conta os instrumentos internacionais pertinentes que tratan sobre a protección da seguridade e a saúde no traballo en xeral e sobre riscos específicos, e deberán abordar todas as cuestións relativas á prevención de accidentes de traballo, lesións e enfermidades profesionais que sexan aplicables ao traballo da xente de mar, e, en particular, os relacionados co emprego marítimo; [...].

Todos os membros teñen que ter identificados os riscos específicos aplicables ao traballo da xente de mar. Esta é unha das materias pendentes de España canto ao transporte marítimo. Sería unha das cuestións que entraría no ámbito de traballo dun grupo ou comisión permanente, algo de que falaremos máis adiante. Verbo dos instrumentos internacionais que deberían servir de base documental, a OIT ofrece, ademais dos seus convenios internacionais, a *Enciclopedia de Seguridade e Saúde no Traballo*, en cuxo volume III, parte XVII, servizos, capítulo 102.4, trata o transporte marítimo (OIT, s. d.); tamén a OIT leva anos publicando, e actualizando, a súa guía sobre prevención de accidentes a bordo dos buques e nos portos. Pola súa banda, a Organización Marítima Internacional (OMI) recolle aspectos de formación en seguranza laboral no Convenio sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar (coñecido pola sigla STCW), e repara, de forma específica, nalgúns aspectos relacionados como son o ruído e a fatiga, por exemplo (Cadro A-VI/1-4 e Sección B-V/g).

De por parte, o MLC 2006 sinala na norma A4.3 que as disposicións que inclúe deberán:

c) especificar os deberes do capitán e/ou da persoa designada polo capitán para asumir a responsabilidade concreta canto á aplicación e o cumprimento das políticas e programas de seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques; [...].

Cómpre lembramos que en España é o empresario quen debe responder ante as autoridades da seguridade e saúde dos seus traballadores. En aplicación do capítulo IX do Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (coñecido pola sigla

SOLAS), os empresarios deben designar unha persoa como responsable «do sistema de xestión da seguridade (SXS)». Pola súa banda, o Convenio STCW, no capítulo VI, que dispón as normas relativas ás funcións de emerxencia, seguridade no traballo, protección, atención médica e supervivencia, en concreto no Cadro A-VI/1-4, «Especificación das normas mínimas de competencia en seguridade persoal e responsabilidades sociais», esíxeselle a toda a xente de mar a competencia de «observar as prácticas de seguridade no traballo» e, para iso, cómpre ter coñecementos, comprensión e suficiencia nos seguintes temas:

- a) Importancia de observar en todo momento as prácticas de seguridade no traballo.
- b) Dispositivos de protección e seguridade dispoñibles para protexerse dos distintos perigos a bordo do buque.
- c) Precaucións que deben adoptarse antes de entrar en espazos pechados.
- d) Familiarización coas medidas internacionais sobre prevención de accidentes e saúde no traballo¹.

Aínda que queda un tanto difuso o nivel de formación en seguridade e saúde laboral, para toda a xente de mar, si parece clara a necesidade dunha formación básica, que debería ser máis ampla no caso dos mandos e que non se está impartindo nos actuais estudos de grao nas universidades españolas (salvo algún caso contado). Cunha maior formación nesta materia podería implantarse a bordo, como existe noutros países, a figura do oficial de seguridade (*safety officer*), de forma similar ao actual oficial de protección (*security officer*).

Ademais, o MLC 2006 fixa a obriga de contar a bordo cun comité de seguridade nos buques de cinco ou máis tripulantes (a Lei 31/1995 establece esta obrigatoriedade en empresas a partir de cincuenta traballadores) tamén na norma A4.3, de acordo coa cal as disposicións que inclúe terán que:

- d) especificar as atribucións dos membros da tripulación do buque que foron designados ou elixidos representantes encargados das cuestións de seguridade para os efectos da súa participación nas reunións do comité de seguridade do buque. Deberán crearse comités desta índole en todo buque a bordo do cal haxa polo menos cinco mariños.

¹ Para a elaboración dos cursos poderá ser de utilidade o seguinte código de prácticas: ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DO TRABALLO (OIT) (1996) *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*. Xenebra, OIT.

A maiores, os traballadores poden contar cun delegado de prevención (artigo 35 da Lei 31/1995) con formación específica en seguridade e saúde laboral. Igualmente, todo buque debería contar cun recurso preventivo (artigo 32 bis da Lei 31/1995), tamén con formación específica en seguridade e saúde laboral.

Pola súa vez, o segundo punto da regra 4.3 do MLC 2006 dispón o seguinte:

2. Todo membro, tras consultar coas organizacións representativas dos armadores e da xente de mar, e tendo en conta os códigos aplicables, xunto coas pautas e normas recomendadas polas organizacións internacionais, as administracións nacionais e as organizacións do sector marítimo, deberá elaborar e promulgar orientacións nacionais para a xestión da seguridade e a saúde no traballo a bordo dos buques que enarboren o pavillón do estado membro.

A elaboración e a promulgación de orientacións nacionais para a xestión da seguridade e a saúde no traballo a bordo dos buques que enarboren o pavillón do estado membro, no caso español, dependerían do Ministerio de Fomento, a través da Dirección Xeral da Mariña Mercante, e do Ministerio de Emprego e Seguridade Social, a través do Instituto Social da Mariña (ISM) e da Inspección de Traballo e Seguridade Social. Con todo, este tema concreto da seguridade e a saúde laboral, o lóxico sería pensar en centralizalo no Instituto Nacional de Seguridade e Hixiene no Traballo (INSHT), «órgano científico-técnico especializado da Administración xeral do Estado que ten como misión a análise e o estudo das condicións de seguridade e saúde no traballo, así como a promoción e o apoio á súa mellora. Para iso establecerá a cooperación necesaria cos órganos das comunidades autónomas con competencias nesta materia» (artigo 8 da Lei 31/1995).

Finalmente, o terceiro punto da regra 4.3 do MLC 2006 sinala que:

3. Todo membro deberá adoptar unha lexislación e outras medidas que aborden as cuestións especificadas no Código, tendo en conta os instrumentos internacionais pertinentes, e establecendo normas sobre a protección da seguridade e a saúde e sobre a prevención de accidentes a bordo de buques que enarboren o seu pavillón.

Para o desenvolvemento deste punto, a norma A4.3 establece en primeiro lugar, na súa segunda epígrafe, que a lexislación que se ha de adoptar debe incluír, entre outros aspectos:

a) a adopción e a aplicación e promoción efectivas de políticas e programas de seguridade e saúde no traballo a bordo de buques que enarboren o pavillón do estado membro, incluída unha avaliación dos riscos, así como a formación e instrución da xente de mar; [...].

A adopción, aplicación e promoción efectivas de políticas e programas, así como a súa revisión periódica (punto 3 da norma A4.3) requiren dun grupo ou unha comisión permanente. Entendemos que tal grupo ou comisión debería estar integrado, maioritariamente, por técnicos e ser liderado polo INSHT, aínda que del tamén deberían formar parte, como colaboradores, representantes da patronal (entre eles da Asociación de Navieiros Españóis, ANAVE), representantes dos traballadores (sindicatos), representantes dos servizos de prevención propios e alleos, persoal investigador (das universidades e escolas de náutica) e inspectores de fomento, de traballo e do ISM. Igualmente, podería considerarse a colaboración de asociacións profesionais como os colexios oficiais da mariña mercante ou de enxeñeiros navais, sociedades de clasificación, clubs de protección e indemnización (P&I) e institutos como o Instituto Marítimo Español, o propio Instituto Universitario de Estudos Marítimos da Universidade da Coruña etc.

Así mesmo, este grupo ou comisión debería «abordar todas as cuestións relativas á prevención de accidentes de traballo, lesións e enfermidades profesionais que sexan aplicables ao traballo da xente de mar e, en particular, os relacionados co emprego marítimo», de acordo coa xa tratada letra a) do segundo punto da norma A4.3. Co fin de acometer este labor, cumpriría elaborar un mapa de riscos para o sector do transporte marítimo. Podería articularse de forma similar ao portal temático que o INSHT ten na súa páxina web para o sector marítimo-pesqueiro.

A avaliación dos riscos xa era obrigatoria desde a entrada en vigor da Lei 31/1995. Segundo os datos da Subdirección Xeral de Estatística do Ministerio de Emprego, case vinte anos despois, en 2013, no 25,2% dos casos de accidentados con baixa no transporte marítimo non existía ningunha avaliación de riscos (media nacional, 30,7%)². Tendo en conta os casos de accidente en que a empresa non contaba cunha organización preventiva, 0,9% no transporte marítimo (media nacional, 2,1%), resulta que nun 24,3% (media nacional, 28,6%) os accidentes puideron ocorrer en empresas con organización preventiva mais sen avaliación de riscos. Se consideramos a alta porcentaxe de accidentes ocorridos en empresas que contrataron un servizo de prevención alleo, 74,5%

² Datos obtidos a partir das táboas estatísticas con resultados detallados sobre accidentes de traballo que a Subdirección Xeral de Estatística do Ministerio de Emprego e Seguridade Social pon ao dispor do público no seguinte enderezo web: <<http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>>. En concreto falamos da táboa A.13.2, sobre accidentes con baixa na xornada de traballo segundo a organización preventiva da empresa e a avaliación de riscos sobre o posto de traballo, por sector e división de actividade (epígrafe A, que trata dos accidentes con baixa na xornada de traballo).

(media nacional, 67,9%), habería que considerar a responsabilidade dos devanditos servizos de prevención.

Canto á formación e a instrución da xente de mar, habería que considerar aquela específica en seguridade e saúde laboral. Por unha banda, teríamos a recibida nos respectivos estudos profesionais, a respecto da cal cabe dicirmos que aínda que existe normativa que a recolle (Convenio STCW), a realidade é que a gran maioría dos futuros mandos non recibe un ensino suficiente nesta materia. Pola outra banda, teríamos a formación mínima en seguridade e saúde laboral que deberían ter os profesionais de a bordo, cuxa responsabilidade recae nos armadores como empresarios (artigo 19 da Lei 31/1995). Este último extremo estaría máis relacionado coa formación a bordo, a familiarización coas tarefas no posto de traballo, que coa formación regulada. Tendo en conta que as campañas de traballo no mar adoitan ser de catro meses, en 2013 a primeira campaña reunía o 38,9% dos accidentes con baixa no transporte marítimo, mentres que a media nacional do resto de actividades era dun 21,1%, de acordo cos datos da Subdirección Xeral de Estatística do Ministerio de Emprego español³.

Canto á formación regulada (o curso básico de prevención de riscos laborais), o anexo IV do Real decreto 39/1997, do 17 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento dos servizos de prevención, establece dúas cargas lectivas, de 50 e de 30 horas, dependendo de se a actividade laboral é mencionada ou non no seu anexo I, referido ás actividades consideradas como perigosas. A este respecto debemos sinalar que, inexplicablemente, o sector marítimo non está incluído entre aqueles en que se realizan actividades perigosas, malia os datos de sinistralidade. Como proba de tal incongruencia, presentamos un cadro comparativo relativo a 2013 entre o sector marítimo e o sector da construción, tradicionalmente considerado como perigoso e si comprendido no devandito anexo I, facendo especial mención non ao número de accidentes, senón á gravidade das lesións. Antes, vexamos a duración media das baixas en días no ano 2013, de acordo cos datos da Subdirección Xeral de Estatística (Ministerio de Emprego e Seguridade Social)⁴, en varios sectores:

³ A fonte é a mesma que no caso anterior, só que neste caso os datos obtivéronse a partir da táboa A.10.2, sobre accidentes con baixa na xornada de traballo segundo a antigüidade no posto, por sector e división de actividade (epígrafe A, que trata dos accidentes con baixa na xornada de traballo).

⁴ Ídem. Neste caso servímonos da táboa I.6.1, sobre a duración media das baixas de accidentes na xornada de traballo segundo o sexo, por sector e división de actividade (epígrafe I, relativa aos índices de accidentes na xornada de traballo con baixa).

- a) Media nacional: 29,8
- b) Construción: 32,4
- c) Pesca e acuicultura: 46,2
- c) Transporte marítimo: 45,2

Como pode apreciarse, no sector marítimo a duración media das baixas é, practicamente, un 50% máis que na construción.

Cadro de gravidade das lesións (ano 2013)

	Leves	Graves	Mortais
Media nacional	99,0%	0,84%	0,11%
Construción	98,7%	1,16%	0,14%
Pesca e acuicultura	96,5%	3,04%	0,44%
Transporte marítimo	97,4%	2,08%	0,46%

Fonte: Subdirección Xeral de Estatística (Ministerio de Empleo e Seguridade Social)⁵

Como pode observarse, as diferenzas entre o sector marítimo e o resto aumentan conforme aumenta a gravidade das lesións, duplicando a porcentaxe de accidentes graves e triplicando a porcentaxe de accidentes mortais do sector da construción.

Ademais habería que ter en conta que no transporte marítimo só se recollen os datos dos buques españois abandeirados en España, sen que haxa constancia daqueles pertencentes aos buques españois con bandeiras de conveniencia e, previsiblemente, con peores condicións de traballo (de acordo coa ANAVE, con data do 1 de xaneiro de 2016 a frota con bandeira española estaba formada con cento catorce buques, mentres que a frota con bandeira de conveniencia controlada por armadores españois contaba con douscentos nove buques).

En segundo lugar, a norma A4.3 establece na súa segunda epígrafe que a lexislación que se ha de adoptar debe incluír:

⁵ Datos obtidos a partir das táboas estatísticas cos resultados principais sobre accidentes de traballo que a Subdirección Xeral de Estatística do Ministerio de Empleo e Seguridade Social pon ao dispor do público no seguinte enderezo web: <<http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>>. En concreto falamos da táboa A.1.2, sobre accidentes de traballo con baixa, segundo a súa gravidade, por sector e división de actividade.

b) precaucións razoables para previr os accidentes do traballo, as lesións e as enfermidades profesionais a bordo dos buques, con inclusión de medidas para reducir e previr o risco de exposición a niveis prexudiciais de factores ambientais e de substancias químicas, así como ao risco de lesións ou doenzas que poidan derivarse do uso do equipo e da maquinaria a bordo de buques; [...].

En primeiro lugar temos que facer fincapé en que a filosofía do MLC 2006, neste apartado, é velar pola seguridade e a saúde da xente de mar. Por tanto, debemos considerar as enfermidades como unha perda da saúde e, daquela, incluír tanto as enfermidades profesionais propiamente ditas (Real decreto 1299/2006) como aquelas derivadas do traballo en concreto. Aínda que teñen un tratamento diferenciado administrativamente, é obvio que en ambos os casos se produce unha perda da saúde dos traballadores e que se trata de doenzas relacionadas cunha actividade laboral concreta.

No tocante á exposición a niveis prexudiciais de factores ambientais, principalmente cómpre considerarmos os seguintes:

a) As condicións termohigrométricas: humidade, frío e calor. Aínda que a primeira vai estar presente en alto grao en todo momento, tanto o frío como a calor dependerán da área xeográfica e da estación do ano en que se navegue ou pesque, e poden sen dúbida atinxir valores perigosos para a saúde.

b) As radiacións, en especial, as radiacións solares. Malia non afectaren da mesma maneira a todos os tripulantes (os mariñeiros pasan a súa xornada laboral á intemperie; os oficiais da ponte deben vixiar a superficie do mar, onde se reflicten os raios do sol, durante a garda de día), no longo prazo si poden ocasionar enfermidades de pel e ollos (é ben coñecido o aumento da incidencia do cancro de pel entre os mariñeiros que pescan nas Malvinas debido ao buraco da capa de ozono nesa zona).

c) As vibracións, en particular as de corpo enteiro. As súas consecuencias para a saúde ao longo da vida dos mariños non están estudadas (aínda que se recoñecen lumbalxias e lesións da columna vertebral). Sen dúbida, é un problema complexo, tal e como recoñecen a Directiva 2002/44/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 25 de xuño de 2002, e a súa transposición ao dereito español no Real decreto 1311/2005, que, verbo da exposición dos traballadores ás vibracións, establecen excepcións para o sector da navegación marítima e admiten a imposibilidade técnica de respectar os valores límite. Canto á avaliación de riscos, os empresarios deberán prestarlles unha particular atención á duración da exposición, o frío e a humidade presentes no ambiente,

así como á «prolongación da exposición das vibracións transmitidas ao corpo enteiro despois do horario de traballo».

d) O ruído, que no longo prazo talvez sexa o principal risco físico da xente de mar, alén de supoñer un problema de seguridade tanto para os traballadores como para os propios buques. Tal e como sinala a Resolución da OMI A.468(XII), do 19 de novembro de 1981, Código sobre niveis de ruído a bordo dos buques, «o ruído dificulta a concentración e a comunicación, pode anular outros sons relacionados coa seguridade como as alarmas, impide un descanso adecuado e favorece a aparición da fatiga etc.».

Do mesmo xeito que as vibracións, o problema do ruído a bordo dos buques ten unha importante compoñente de tipo técnico-científico. Tradicionalmente este sector estivo excluído da normativa sobre o ruído que se aplica ao resto de actividades laborais, tanto internacional (Convenio 155 da OIT e directivas comunitarias) como nacional. En teoría, a primeira regulación nacional sobre os niveis de ruído a bordo dos buques entrou en vigor o 15 de febreiro de 2011. Dicimos en teoría porque España se acolleu durante oito anos ao período de transición que dispón a Directiva 2003/10/CE, mais non realizou ningunha acción para cambiar as cousas. Simplemente, entrou en vigor.

Algo máis esperanzadora é a transposición ao dereito español, o 26 de marzo de 2015, da Resolución do Comité de Seguridade Marítima MSC.337(91), do 30 de novembro de 2012, sobre a adopción do Código sobre niveis de ruído a bordo dos buques da OMI. E neste caso dicimos que é algo máis esperanzadora porque os niveis de ruído establecidos son, polo xeral, esaxeradamente altos. Por poñer un exemplo, nos dormitorios acéptase un nivel de ruído de 60 dB(A), mentres que a Unión Europea (UE) e a Organización Mundial da Saúde (OMS) constatan que as perturbacións do sono comezan con niveis de ruído de 30 dB(A), e que a partir dos 40 dB(A) non se garante un sono reparador. En todo caso, esta resolución da OMI ofrece unha valiosa información sobre como combater o ruído a bordo.

Igual que coas vibracións, á hora de avaliar o ruído, os empresarios teñen que lles prestar unha particular atención á duración da exposición, a interacción con substancias ototóxicas relacionadas coas tarefas do posto e a prolongación da exposición ao ruído despois do horario de traballo, todos os efectos indirectos para a saúde e a seguridade dos traballadores derivados da interacción entre o ruído e os sinais acústicos de alarma ou outros sons a que deba atenderse para reducir o risco de accidentes; e sobre todo, no noso caso, a interacción entre o ruído e as vibracións. Por último, e como problema engadido para os mariños, coñécese a capacidade do oído humano de recuperación nos

períodos en que non está sometido a niveis de ruído de consideración. Estes períodos de descanso non o son tales para os mariños, ao continuaren no centro de traballo unha vez finalizada a súa xornada laboral.

En terceiro lugar, a norma A4.3 establece na súa segunda epígrafe que a lexislación que se ha de adoptar debe incluír:

c) programas a bordo para a prevención de accidentes do traballo, lesións e enfermidades profesionais e para lograr unha mellora continua da protección da seguridade e a saúde no traballo, en que participen representantes da xente de mar e todas as demais persoas interesadas na súa aplicación, tomando en conta as medidas preventivas, que inclúen o control de enxeñaría e de deseño, a substitución das tarefas colectivas tanto como as individuais por procesos e procedementos, e a utilización do equipo de protección persoal, [...].

Os programas a bordo para lograr unha mellora continua en que participen representantes da xente de mar e todas as demais persoas interesadas cumpriría que partisen do grupo permanente. Estes programas poderían ser xerais, de aplicación á maioría dos buques, e sectoriais, en que interveñan os afectados: buques de pasaxe, carga xeral, buques tanque, portacontedores etc.

En cuarto lugar, a norma A4.3 establece na súa segunda epígrafe que a lexislación que se ha de adoptar debe incluír:

d) requisitos para inspeccionar, notificar e corrixir as condicións inseguras e para investigar e notificar os accidentes do traballo a bordo.

Os devanditos requisitos tamén debería establecelos o grupo permanente. Pola súa vez, as navieiras terían que contar cun procedemento no seu SXS, capítulo 7, para a inspección de seguridade das condicións de traballo; a notificación interna e as medidas preventivas ou correctoras deberían levarse a cabo a través do capítulo 9, sobre informes e análises dos casos de incumprimento, accidentes e acontecementos potencialmente perigosos; e, por último, para a investigación de accidentes existirá un procedemento no capítulo 8, relativo á preparación para emerxencias, para lles dar resposta ás seguintes preguntas: que hai que investigar?, por que investigar?, quen investigará?, como investigar?, cando debe comezar a investigación?

Sobre esta última interrogante, os textos especializados coinciden en que a toma de datos, as entrevistas das testemuñas etc. deben comezar canto antes. Dado o lugar en

que nos atopamos, o buque, será o persoal de a bordo o que deba iniciar tal investigación, polo que debe existir formación específica a bordo dos buques. Porén, á escasa formación en metodoloxía da investigación dos profesionais da prevención de riscos laborais xa facía alusión o Informe Durán (Durán López, 2001).

De por parte, a norma A4.3 establece na súa quinta epígrafe que a autoridade laboral debe asegurar que:

a) os accidentes do traballo e as lesións e doenzas profesionais sexan notificados de maneira axeitada tendo en conta a orientación proporcionada pola Organización Internacional do Traballo a respecto da notificación e o rexistro dos accidentes do traballo e enfermidades profesionais; [...].

É unha realidade que a gran maioría dos accidentes sen baixa e con baixas leves que suceden durante a navegación non se notifican e, por tanto, non pasan a formar parte das estatísticas oficiais. Para facérmonos unha idea da súa cuantificación, a seguir expóñense os resultados dun estudo (Louro Rodríguez e Fraguela Formoso, 2007) sobre o caso de dous buques reais. No primeiro deles, nun período de seis anos e oito meses, rexistráronse catorce accidentes, dos cales sete se anotaron con baixa médica e sete sen ela. Baseado en datos reais, e polo principio de proporcionalidade, nese buque producíronse, a maiores, trinta e dous accidentes sen baixa e catro con baixa. No segundo buque, nun período de tres anos rexistráronse catro accidentes, todos sen baixa. Os datos finais, e máis próximos á realidade, botarían unha sinistralidade de cinco accidentes con baixa (non consta ningún oficialmente) e vinte accidentes sen baixa (o quintuplo dos oficiais). Como pode observarse, a cantidade de accidentes sen notificar é abondo considerable como para alterar notablemente as estatísticas oficiais. Estes datos supoñen unha maior sinistralidade xeral do sector; un maior índice de incidencia e de frecuencia; un menor índice de gravidade, que á súa vez aumentaría coa recualificación dos accidentes, e, por último, unha menor duración media das baixas.

Estas probas documentais obtivéronse dos libros de rexistro da administración de fármacos a bordo, que, conforme o parágrafo 3 do artigo 3 do Real decreto 258/1999, modificado pola Orde PRE/930/2002, deben ter formalizados todos os buque de bandeira española. No último apartado destes libros cómpre asentar a causa por que se dispensa medicación, isto é, se se debe a un accidente ou unha enfermidade. Esta información debería ser aproveitada para as estatísticas oficiais por medio das visitas a bordo dos inspectores do ISM, co obxecto de dar cumprimento ao MLC 2006.

Así mesmo, de acordo coa quinta epígrafe da norma A4.3 a autoridade laboral debe asegurarse de que:

b) se compilen, analicen e publiquen estatísticas completas de tales accidentes e doenzas, e, cando sexa necesario, de que se lles dea seguimento mediante investigacións sobre as tendencias xerais e sobre os riscos sinalados, [...].

España leva incumprindo este precepto desde o 30 de novembro de 1971, data en que ratificou o Convenio sobre a prevención de accidentes (xente de mar) da OIT, C134, revisado polo MLC 2006. Os datos estatísticos sobre sinistralidade laboral fáciítaos en España a Subdirección Xeral de Estatística (SGE), dependente do Ministerio de Emprego e Seguridade Social, mais estas estatísticas, en casos especiais, 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 coa Organización das Nacións Unidas, en concreto coa OIT.

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 radica na forma de presentalos, que limita a súa análise ao non achegar a causa pola que se producen, que ten que ser obtida na investigación dos accidentes. Os datos que se facilitan son datos acerca de variables como forma, lugar, sexo, grupo de idade etc. que se presentan por medio de cento catro táboas das cales só trece teñen un interese preventivo cando se trata de analizar a sinistralidade laboral pola variable división de actividade, como o transporte marítimo. Non se trata dunha precariedade nos datos, como dixemos, senón no xeito de presentalos, xa que os novos PAT están deseñados para recoller unha moi valiosa información, mais a súa presentación é xenérica.

No entanto, para lles dar pleno cumprimento ao Convenio 134 da OIT (artigo 2.1: «A autoridade competente de cada país marítimo deberá adoptar as medidas necesarias para que os accidentes de traballo se notifiquen e estuden en forma apropiada, así como para asegurar a compilación e análise de estatísticas detalladas de tales accidentes»; artigo 2.3: «As estatísticas deberán rexistrar o número, a natureza, as causas e os efectos dos accidentes de traballo, e indicar claramente en que parte do buque –por exemplo: ponte, máquinas ou locais de servizos xerais– e en que lugar –por exemplo, no mar ou en porto– ocorre o accidente») e ao MLC 2006, faise obvio que o tratamento estatístico deste sector ha de ser diferente ao do resto de actividades laborais, mesmo

se debería establecer un parte de accidentes específico para o sector marítimo, como se fai noutros países.

Cabe engadirmos que, aínda sendo loable o traballo da Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), máis dedicada á investigación de sinistros marítimos, entendemos que para a investigación de accidentes e enfermidades laborais, así como para lles dar cumprimento ao Convenio 134 da OIT e ao MLC 2006, esta comisión non reúne o perfil idóneo, que si reuniría un grupo ou comisión permanente liderado polo INSHT.

3. Pauta B4.3: protección da seguridade e a saúde e prevención de accidentes

Dentro da pauta B.4.3, relativa á protección da seguridade e a saúde e a prevención de accidentes, para o caso que nos ocupa correspóndenos examinar as seguintes subpautas:

a) A pauta B4.3.1, de disposicións sobre accidentes do traballo e lesións e enfermidades profesionais, en que con bo criterio se expoñen as fontes de perigo a que está sometida a xente de mar, que serven de guía para identificar os riscos a bordo á hora de avalialos. A consideración do acoso, que se botaba en falta, quedou liquidada en xuño de 2016 coa emenda que se aprobou desta pauta. Establécense, así mesmo, os principios de prevención xa recollidos no artigo 15 da Lei 31/1995.

b) As pautas B4.3.2 e B4.3.3, respectivamente sobre a exposición ao ruído e ás vibracións, sen dúbida dous dos principais problemas da saúde laboral da xente de mar e dous dos principais problemas dese tempo extralaboral en que os mariños deben permanecer a bordo. Xa vimos que na avaliación dos riscos destes dous contaminantes físicos cómpre ter en conta a continuidade dos seus efectos nas horas de esparexemento e descanso.

Aínda que as medidas para combater o ruído e as vibracións a bordo pertencen ao campo das solucións técnicas (deseño dos aloxamentos, illamento, mantemento das instalacións etc.), as súas consecuencias requiren estudos médicos. A este respecto, hai que ter en conta que, en condicións normais, os niveis limiar e límite destes contaminantes están previstos para unha exposición laboral de 8 horas diarias, seguidas de 16 horas dun descanso que non se dá a bordo, pois, en maior ou menor medida, séguese exposto 24 horas tras 24 horas, e así durante catro meses.

Ademais, habería que ter en conta as interaccións non só entre o ruído e as vibracións, senón tamén destes elementos con outras variables como poden ser os axentes

ototóxicos, os factores persoais dos traballadores ou os medicamentos. E, a maiores, cumpriría seguir de preto os estudos que está a levar a cabo a OMS acerca da relación entre o ruído e a cardiopatía isquémica (OMS, 2011), máxime de se reparar nos datos estatísticos sobre patoloxías non traumáticas, principalmente infartos, entre os mariños. Nun estudo efectuado entre 1999 e 2003 (Louro Rodríguez e Fraguela Formoso, 2007) a porcentaxe de patoloxías non traumáticas con resultado de morte no transporte marítimo multiplicaba por catro a media nacional; nun estudo similar realizado entre 2006 e 2010 (Louro Rodríguez, 2012), multiplicábaa por cinco.

c) A pauta B4.3.5, relativa á notificación e compilación de estatísticas, e a pauta B4.3.6, sobre a investigacións. No noso caso, a Administración española debería encargarse da notificación e da compilación das estatísticas, e deixarlles aos seus colaboradores a tarefa das investigacións. Conta cuns técnicos no INSHT magnificamente formados, cuxa falta de especialización no transporte non é unha cuestión irresoluble, como demostra a formación de equipos de traballo especializados no sector marítimo-pesqueiro. Por outra banda, a Administración española dispón nas universidades de numerosa man de obra que estaría encantada de colaborar coas devanditas investigacións, tan só necesitamos datos, os datos que se comprometeu a publicar coa ratificación dos convenios 134 e MLC 2006, e ganas de traballar en equipo, algo que, timidamente, comeza a facer a Administración española. Esta liña de cooperación e traballo en equipo é a que propón a pauta B4.3.11, sobre cooperación internacional.

d) E as pautas B4.3.7, sobre programas nacionais de protección e de prevención; B4.3.8, referente aos contidos dos programas de protección e de prevención; B4.3.9, relativa á formación para a protección da seguridade e a saúde no traballo e a prevención de accidentes de traballo; e B4.3.10, concernente á educación dos mozos mariños en materia de seguridade e saúde. Todas elas deberían ser tarefa do grupo ou comisión permanente de que falamos e os seus colaboradores.

4. Condicións de vida

Como notamos antes, as condicións de vida a bordo non son máis que unha continuación das laborais, por o lugar de vivenda estar situado dentro do lugar de traballo. Condicións laborais como os espazos, o ruído ou as vibracións son similares nesas 16 horas ao día de espaxamento, lecer e descanso que seguen ás 8 horas da xornada. Así o reconece o propio MLC 2006 no seu título 3, norma A3.1, aloxamento e servizos de espaxamento, punto 4, ao establecer que a autoridade competente de cada esta-

do membro deberá velar en particular pola aplicación dos requisitos deste convenio en relación co ruído e as vibracións. No que incumbe aos requisitos xerais sobre os espazos de aloxamento, na letra h) do punto 6 da mesma norma, o MLC 2006 dispón que os espazos de aloxamento e as instalacións de espaxemento e de fonda deberán cumprir os requisitos e as disposicións relativas á protección da seguridade e a saúde e prevención de accidentes, «no tocante á prevención dos riscos de exposición a niveis perigosos de ruído e de vibracións». Xa na letra b) do devandito punto se establecía que «os espazos de aloxamento deberán estar adecuadamente illados».

Sen dúbida, unha mellora das condicións de traballo repercute nunha mellora das condicións de vida a bordo.

5. Conclusións

Para poder cumprir cos compromisos adquiridos tras a ratificación do MLC 2006, a Administración española debe crear un ente específico dedicado ao transporte marítimo e liderado por un grupo permanente. As súas funcións serían estas:

- a) Asegurarse de que a contorna de traballo da xente de mar a bordo dos buques propicie a súa seguranza e a protección da súa saúde.
- b) Elaborar e promulgar orientacións nacionais para a xestión da seguridade e a saúde no traballo a bordo dos buques que enarboren o pavillón español.
- c) Adoptar unha lexislación e outras medidas que aborden as cuestións especificadas no Código do MLC 2006, co obxecto de establecer normas sobre a protección da seguridade e a saúde e sobre a prevención de accidentes a bordo de buques que enarboren o pavillón español.
- d) Adoptar, aplicar e promover de xeito efectivo políticas e programas de seguridade e saúde no traballo a bordo de buques que enarboren o pavillón español, que atinxan tanto unha avaliación dos riscos como a formación e instrución da xente de mar.
- e) Establecer medidas para reducir e previr o risco de exposición a niveis prexudiciais de factores ambientais e de substancias químicas, así como o risco de lesións ou doenzas que poidan derivarse do uso do equipo e da maquinaria a bordo de buques.
- f) Abordar todas as cuestións relativas á prevención de accidentes de traballo, lesións e enfermidades profesionais que sexan aplicables ao traballo da xente de mar, en particular as relacionadas co emprego marítimo.

- g) Examinar periodicamente as normas pertinentes de xeito conxunto cos representantes das organizacións de armadores e de xente de mar, e, de ser necesario, revisalas para ter en conta a evolución da tecnoloxía e das investigacións.
- h) Asegurarse de que os accidentes do traballo e as lesións e doenzas profesionais sexan notificados de maneira axeitada; que se compilen, analicen e publiquen estatísticas completas de tales accidentes e enfermidades; e, cando for necesario, que se lles dea seguimento mediante investigacións sobre as tendencias xerais e sobre os riscos sinalados.
- i) Colaborar coas organizacións de armadores e de xente de mar para adoptar medidas destinadas a lles fornecer información aos mariños acerca de riscos particulares a bordo, por exemplo, por medios tales como avisos oficiais que conteñan as instrucións pertinentes.
- j) Esixir que os armadores que procedan a unha avaliación dos riscos no tocante á xestión da seguridade e a saúde no traballo, consulten a información estatística apropiada dos seus buques e as estatísticas xerais proporcionadas pola autoridade competente.

O portal temático dedicado ao sector marítimo-pesqueiro no sitio web do INSHT é un bo exemplo para seguir.

Canto á formación en prevención de riscos laborais dos traballadores, e dado o peculiar ámbito de traballo da xente de mar (riscos específicos do sector e, principalmente, dificultade para o asesoramento por parte dos servizos de prevención alleos), aínda que se pode considerar como suficiente o curso básico de 30 horas previsto na epígrafe a) do anexo IV do Real decreto 39/1997, sería desexable a aplicación do modelo b) de 50 horas (actividades laborais incluídas no anexo I por ser consideradas actividades con risco). A inclusión do sector marítimo no devandito anexo I non só faría xustiza co sector, senón que suporía unha maior formación das tripulacións e un maior control por parte da Administración, en xeral, e das autoridades laborais, en particular (auditorías máis frecuentes, inspeccións etc.). Todo iso sen causar trastorno no actual sistema de organización das actividades preventivas das navieiras españolas, acollidas, maioritariamente, á modalidade de servizo de prevención alleo (o 74,5% dos armadores españois escolleu esta opción en 2013⁶).

⁶ Datos obtidos a partir das táboas estatísticas con resultados detallados sobre accidentes de traballo que a Subdirección Xeral de Estatística do Ministerio de Emprego e Seguridade Social pon ao dispor do público no seguinte enderezo web: <<http://www.empleo.gob.es/estadisticas/eat/welcome.htm>>. En concreto falamos da táboa A.13.2, sobre accidentes con baixa na xornada de traballo segundo a organización preventiva da empresa e a avaliación de riscos sobre o posto de traballo, por sector e división de actividade (epígrafe A, que trata dos accidentes con baixa na xornada de traballo).

O exposto é válido, como se comentou, para as tripulacións. Con todo, os mandos de a bordo deberían contar cunha formación en seguridade e saúde laboral máis elevada e que hoxe non se recolle na formación académica que reciben nas escolas e facultades de náutica españolas. Este maior nivel formativo faise necesario para adquirir as competencias demandadas por este convenio, que son as seguintes:

- a) Inspeccionar, notificar e corrixir as condicións inseguras e investigar e notificar os accidentes de traballo a bordo.
- b) Cumprir as normas aplicables e os programas e políticas en materia de seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques, prestando especial atención á seguridade e a saúde da xente de mar menor de 18 anos.
- c) Deberes dos capitáns e/ou das persoas por eles designadas para asumiren responsabilidades concretas no tocante á aplicación e o cumprimento das políticas e os programas de seguridade e saúde no traballo a bordo dos buques.
- d) Atribucións dos membros da tripulación do buque que foron designados ou elixidos como representantes encargados das cuestións de seguridade para os efectos da súa participación nas reunións do comité de seguridade do buque.
- e) A xente de mar que traballa a bordo recibirá información acerca de riscos particulares a bordo, por exemplo, por medios tales como avisos oficiais que conteñan as instrucións pertinentes.

Esta formación regulada debe ir acompañada da formación preceptiva que os armadores españois terán que lles impartir aos seus traballadores en virtude do artigo 19 da Lei 31/1995, en especial, no tocante á familiarización coas tarefas do seu posto de traballo a bordo.

Referencias bibliográficas

COMISIÓN DE SAÚDE PÚBLICA/CONSELLO INTERTERRITORIAL DO SISTEMA NACIONAL DE SAÚDE (1999) *Protocolos de vigilancia sanitaria específica. Pantallas de visualización de datos*. Madrid, Ministerio de Sanidade e Consumo.

DURÁN LÓPEZ, F. (2001) *Informe sobre riesgos laborales y su prevención. La seguridad y la salud en el trabajo en España*. Madrid, Presidencia do Goberno, pp. 88-89.

INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDADE E HIXIENE NO TRABALLO (INSHT) (s. d.) [en liña] *Evaluación de las condiciones de trabajo en la PYME*. Dispoñible no enderezo web <<https://goo.gl/hULsuS>>.

LOURO RODRÍGUEZ, J. (2013) «Xente de mar, xente protexida?» *Anuario da Facultade de Ciencias do Traballo da Universidade da Coruña* 4, pp. 279-309.

LOURO RODRÍGUEZ, J. (2012) «La seguridad laboral en el transporte marítimo español». Relatorio presentado no Congreso Internacional Grandes Accidentes Marítimos, que tivo lugar en Bilbao do 25 ao 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.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DO TRABALLO (OIT) (s. d.) [portal web] *Encyclopaedia of Occupational Health and Safety*. Dispoñible no enderezo web <<https://goo.gl/jQv4SY>>.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DA SAÚDE (OMS) (2011) [en liña] «Burden of disease from environmental noise quantification of healthy life years lost in Europe». Dispoñible no enderezo web <<http://goo.gl/J6wAV1>>.

Normativa

a) Española

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. BOE n.º 302, do 19 de decembro de 2006.

Real decreto 258/1999, do 12 de febreiro, polo que se establecen condicións mínimas sobre a protección da saúde e a asistencia médica dos traballadores do mar. BOE n.º 47, do 24 de febreiro de 1999.

Real decreto 39/1997, do 17 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento dos servizos de prevención. BOE n.º 27, do 31 de xaneiro de 1997.

Lei 31/1995, do 8 de novembro, de prevención de riscos laborais. BOE n.º 269, do 10 de novembro de 1995.

Constitución española. BOE n.º 311, do 29 de decembro de 1978.

b) Europea

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). DOUE L 42, do 15 de febreiro de 2003.

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). DOUE L 177, do 6 de xullo de 2002.

Directiva 90/270/CEE do Consello, do 29 de maio de 1990, referente ás disposicións mínimas de seguridade e saúde relativas ao traballo con equipos que inclúen pantallas de visualización de datos. DOUE L 156, do 21 de xuño de 1990

Directiva 89/654/CEE do Consello, do 30 de novembro de 1989, relativa ás disposicións mínimas de seguridade e saúde nos lugares de traballo. DOUE L 393, do 30 de decembro de 1989.

c) Internacional

Resolución do Comité de Seguridade Marítima MSC.338(91), do 30 de novembro de 2012. Adopción de emendas ao Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar, 1974, como emendado.

Resolución do Comité de Seguridade Marítima MSC.337(91), do 30 de novembro de 2012. Adopción do Código sobre niveis de ruído a bordo dos buques.

Convenio sobre o traballo marítimo, 2006 (MLC 2006), adoptado pola Conferencia Xeral da Organización Internacional do Traballo o 23 de febreiro de 2006.

Resolución A.741(18) da Asemblea da Organización Marítima Internacional, do 4 de novembro de 1993. Código internacional de xestión da seguridade operacional do buque e a prevención da contaminación.

Convención das Nacións Unidas sobre o dereito do mar, aprobada pola III Conferencia das Nacións Unidas sobre o Dereito do Mar o 30 de abril de 1982.

Resolución da OMI A.468(XII), do 19 de novembro de 1981. Código sobre niveis de ruído a bordo dos buques.

Convenio sobre seguridade e saúde dos traballadores e ambiente de traballo, C155, adoptado pola Conferencia Xeral da Organización Internacional do Traballo o 22 de xuño de 1981.

Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar (STCW), adoptado na Conferencia das Partes do Convenio internacional sobre normas de formación, titulación e garda para a xente de mar, convocada pola Organización Marítima Internacional, o 7 de xullo de 1978.

Convenio internacional para a seguridade da vida humana no mar (Convenio SOLAS), adoptado pola Conferencia Internacional sobre Seguridade da Vida Humana no Mar, convocada pola Organización Marítima Internacional, o 1 de novembro de 1974.

Convenio sobre a prevención de accidentes (xente de mar), C134, adoptado pola Conferencia Xeral da Organización Internacional do Traballo o 30 de outubro de 1970.

Páxinas web de interese

Asociación de Navieiros Españois (ANAVE)

<<http://www.anave.es>>

Ministerio de Empleo e Seguridade Social

<<http://www.empleo.gob.es>>

Organización Marítima Internacional (OMI)

<<http://www.imo.org/es>>

Organización Mundial da Saúde (OMS)

<<http://www.who.int/es>>