COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 29.10.2009
COM(2009)599 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

sobre la aplicación práctica de las Directivas de seguridad y de salud en el trabajo 93/103/CE (buques de pesca) y 92/29/CEE (asistencia médica a bordo de los buques)

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

sobre la aplicación práctica de las Directivas de seguridad y de salud en el trabajo 93/103/CE (buques de pesca) y 92/29/CEE (asistencia médica a bordo de los buques)

1. INTRODUCCIÓN

El presente Informe es consecuencia del compromiso de la Comisión[1] de evaluar la aplicación del marco reglamentario con el fin de mejorarlo. Se centra en la transposición y la aplicación de las dos Directivas del Consejo, 93/103/CE, de 23 de noviembre de 1993, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca[2], y 92/29/CEE, de 31 de marzo de 1992, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques[3].

Este Informe trata únicamente estas dos Directivas y la situación en la EU-15, aunque la Comisión cree que también ofrece información útil para los doce nuevos Estados miembros. No aborda aspectos tratados en instrumentos internacionales[4].

Está basado fundamentalmente en informes nacionales facilitados por los Estados miembros[5] y en un informe elaborado por expertos independientes en los que se evalúa la aplicación práctica de las dos Directivas sobre el terreno, incluidos estudios de casos realizados en España, Francia, Italia y el Reino Unido. Otras fuentes de información son las estadísticas europeas sobre accidentes en el lugar de trabajo y la experiencia de la Comisión en la supervisión de la transposición y aplicación de las Directivas.

2. EFECTOS JURÍDICOS

2.1. Directiva 93/103/CE

Antes de la adopción de la Directiva, la mayoría de los Estados miembros ya contaba con legislación específica sobre la seguridad y la salud a bordo de los buques de pesca. Algunos Estados miembros han señalado que la Directiva no aportaba cambios importantes a su

---

1 Expresado en la Comunicación *Mejorar la calidad y la productividad en el trabajo: estrategia comunitaria de salud y seguridad en el trabajo* (2007-2012), COM(2007) 62 final, de 21.2.2007.

2 DO L 307 de 13.12.1993, p. 1.

3 DO L 113 de 30.4.1992, p. 19.

4 Por ejemplo, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), el Convenio sobre el Trabajo Marítimo y el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca. El Informe tampoco incluye la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

5 Enviados a la Comisión de conformidad con el artículo 13, apartado 3, y con el artículo 9, apartado 3, de las dos Directivas (posteriormente derogadas por la Directiva 2007/30/CE).

legislación. Otros consideran que la Directiva les ha permitido introducir un corpus coherente de normas mínimas de seguridad y salud aplicables específicamente al trabajo a bordo de los buques de pesca.

Sin embargo, en algunos Estados miembros donde la legislación en esta materia no ha variado desde hace mucho tiempo, la Directiva ha tenido importantes repercusiones en su normativa, habiendo tenido que adoptar nuevas leyes. La legislación incorporada al Derecho interno también ha introducido algunos principios fundamentales nuevos de prevención de riesgos, como la información a los trabajadores, la formación y la consulta, y la evaluación de riesgos.

2.2. Directiva 92/29/CEE

La mayoría de los Estados miembros con flota pesquera y mercante ya tenía una legislación que establecía un alto nivel de exigencia en lo relativo a la disponibilidad de material médico y asistencia médica a bordo, por lo que la transposición de la Directiva solo requería su revisión y actualización. En algunos Estados miembros[6], ya estaba regulada la formación obligatoria sobre asuntos sanitarios a bordo, y ya existían servicios de consulta por radio.

3. MEDIDAS DE SENSIBILIZACIÓN Y COMPLEMENTARIAS CORRESPONDIENTES A LAS DIRECTIVAS 93/103/CE Y 92/29/CEE

Tras la adopción de las dos Directivas, se pusieron en marcha varias medidas de información y sensibilización a escala de la UE. Así pues, la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo[7] puso en marcha el servicio web sobre buenas prácticas en el sector de la pesca que trata aspectos tales como las evaluaciones de riesgo para pequeños buques de pesca[8].

A escala nacional, las autoridades, los empleadores, los trabajadores y sus organizaciones realizaron campañas de información y sensibilización, reuniones, talleres y sesiones de formación. Algunos Estados miembros han elaborado nuevas orientaciones, o han modificado las existentes, por ejemplo sobre evaluación de riesgos y prevención, y sobre prácticas seguras en el lugar de trabajo. Se hizo publicidad en la prensa habitual, sirviendo las páginas web de complemento a los medios de comunicación convencionales.

No obstante, las actividades para dar publicidad a las nuevas disposiciones son consideradas inadecuadas por los interlocutores sociales en la mayoría de los Estados miembros. Los trabajadores parecen tener dificultades para acceder a estas disposiciones tanto a través de los medios de comunicación convencionales como de los nuevos[9], dadas las tradiciones en el sector, su fragmentación, el predominio de las pequeñas empresas y el elevado volumen de rotación de los trabajadores. En lugar de organizar actividades sin conexión entre sí, algunos Estados miembros[10] han aplicado planes sectoriales de prevención con una estrategia más

---

6 Francia, España, Finlandia, los Países Bajos, Alemania e Irlanda.

7 Reglamento (CE) nº 2062/94 del Consejo (DO L 216 de 20.8.1994, p. 1).

8 http://osha.europa.eu/en/good_practice/sector/fisheries/risk_assesment.php.

9 Tal como demuestra el estudio de casos francés. El estudio de casos español señala la resistencia a las mejoras procedentes de fuera, incluidas las campañas de concienciación por parte de las autoridades.

10 Por ejemplo, Bélgica y Finlandia.

claramente definida y completamente integrada. Varios Estados miembros[11] también han creado fondos para financiar las medidas de seguridad a bordo de los buques y los equipos de protección para los pescadores. En gran medida, la pequeña escala numérica y económica del sector de la pesca en algunos Estados miembros justifica o explica la falta de atención prestada al desarrollo de instrumentos para difundir las disposiciones. En otros Estados miembros con sectores pesqueros de mayor volumen, las autoridades responsables de difundir las disposiciones tienen que invertir más recursos y mostrar un mayor compromiso.

4. TRANSPOSICIÓN

Ambas Directivas sufrieron retrasos en su transposición, y se iniciaron procedimientos de infracción contra los Estados miembros correspondientes[12].

4.1. Directiva 93/103/CE

Los principales problemas de cumplimiento están relacionados con las definiciones, la responsabilidad del armador, los controles periódicos por parte de las autoridades y la información, formación, consulta y participación de los trabajadores. Se inició un procedimiento de infracción contra un Estado miembro relacionado con la definición de «armador», las obligaciones de notificar los sucesos que ocurran en el mar, de realizar controles periódicos y de informar a los trabajadores, y las disposiciones sobre el material de primeros auxilios que figuran en los anexos.

En algunos Estados miembros, sin embargo, la legislación ha ido más allá de las disposiciones mínimas que figuran en la Directiva, por ejemplo ampliando su alcance a los buques de menos de 15 m de eslora (el Reino Unido e Irlanda) y haciendo que sus disposiciones sean aplicables a buques nuevos o restaurados con menos de 12 m de eslora (Portugal).

4.2. Directiva 92/29/CEE

Los anexos se han incorporado al Derecho interno casi literalmente en muchos Estados miembros, pero en algunos subsisten ciertas deficiencias. Se inició un procedimiento de infracción contra un Estado miembro referente a la necesidad de garantizar que cada buque que enarbole su pabellón o que esté registrado en su plena jurisdicción lleve siempre a bordo el material médico oportuno. El caso se cerró después de que el Estado miembro alineara sus disposiciones nacionales con la Directiva. Se inició otro procedimiento de infracción contra un Estado miembro en relación con las definiciones de «buque»/«buque de pesca» y «armador» en el Derecho nacional.

Otros problemas importantes del cumplimiento estaban relacionados con la formación, la consulta por radio y la confidencialidad de los datos médicos.

---

[11] Bélgica, Finlandia y Francia.

[12] Se iniciaron nueve procedimientos por no comunicación correspondientes a la Directiva 92/29/CEE, uno de los cuales dio lugar a una sentencia del Tribunal de Justicia (asunto C-410/97 la Comisión contra Luxemburgo [1998] RJT I-6813) y nueve correspondientes a la Directiva 93/103/CE, dos de los cuales dieron lugar a sentencias del Tribunal de Justicia (asunto C-364/97 la Comisión contra Irlanda [1998] RJT I-6593 y asunto C-362/98 la Comisión contra Italia [1999] RJT I-6299).

Otro instrumento más no vinculante de la UE puede ayudar a abordar el índice extremadamente elevado de accidentes en el sector de la pesca y el hecho de que muchos buques no forman parte del ámbito de aplicación de la Directiva 93/103/CE. La Comisión, en estrecha colaboración con el Comité Consultivo para la Seguridad y la Salud en el Trabajo[13] (en lo sucesivo «el Comité Consultivo») tiene por lo tanto intención de elaborar una guía no vinculante que incluya a estos pequeños buques y que se centre fundamentalmente en las buenas prácticas para mejorar la prevención.

5. ACTUACIÓN SOBRE EL TERRENO: LA APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA DIRECTIVA 93/103/CE

5.1. Aspectos generales

Aunque solo un porcentaje muy pequeño de la flota pesquera total entra en el ámbito de la Directiva 93/103/CE[14], la «Directiva marco»[15] incluyendo, en su caso, sus Directivas específicas, es aplicable al sector en su conjunto.

La evaluación de la aplicación de la Directiva 93/103/CE muestra grandes diferencias geográficas, por ejemplo entre las flotas del Mediterráneo y del Atlántico: las primeras están compuestas por buques más pequeños que generalmente vuelven a tierra cada día o cada pocos días, mientras que las últimas están compuestas por buques más grandes a los que afecta más profundamente la Directiva.

Mientras tanto, factores sociales y económicos, tales como una mayor competencia, unas poblaciones de peces cada vez más escasas, y unos costes de combustible elevados, están reduciendo los ingresos de los armadores, patrones/capitanes y trabajadores, y aumentando la presión para pescar tanto pescado como sea posible en el menor tiempo posible.

Como consecuencia de ello, se han reducido al mínimo las tripulaciones[16], las horas de trabajo han aumentado y los turnos son más largos, aunque las mejoras tecnológicas pueden eliminar mucho del trabajo más duro. Las tripulaciones con menos personal se ven sometidas a una gran presión en los momentos de mayor actividad. Un estudio realizado en España[17] muestra que los pescadores ven su trabajo como una labor agotadora más que peligrosa, y en los Países Bajos se calcula que una cuarta parte de los accidentes que se producen no son declarados. Estos factores hacen aún más difícil evaluar el efecto de las nuevas medidas.

---

13 Decisión del Consejo, de 22 de julio de 2003, relativa a la creación de un Comité consultivo para la seguridad y la salud en el trabajo (DO C 218 de 13.9.2003, p. 1).

14 Según el informe del Parlamento Europeo sobre *Pesca: seguridad y causas de accidentes* (12 de marzo de 2001), se estima que la Directiva cubre solo el 8 % de los buques en funcionamiento.

15 Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (DO L 183 de 29.6.1989, p. 1).

16 El estudio de casos francés describe cómo el tamaño de la tripulación ha disminuido de nueve a cinco trabajadores en los buques de unos 24 m de eslora.

17 *Penosidad y riesgo en las actividades pesqueras. Las condiciones de trabajo y de salud de los trabajadores de la pesca en Cantabria*, Labour Asociados, 2003. Las causas de agotamiento mencionadas son el esfuerzo físico, el elevado número de horas de trabajo y la necesidad de adoptar frecuentemente posturas incómodas.

Las condiciones laborales a bordo (sueldo, tiempo pasado lejos del hogar, número elevado de horas de trabajo, etc.) desalientan a las nuevas generaciones, lo cual a su vez dificulta el cambio a una cultura de prevención, al menos a corto plazo. La sobreexplotación pesquera y el exceso de capacidad de pesca tienen como consecuencia unos malos resultados económicos, lo cual impide un mantenimiento y funcionamiento adecuados de los buques, y obliga a los pescadores a asumir mayores riesgos.

Desde el punto de vista de los armadores y patrones/capitanes, las nuevas disposiciones no reportan ningún beneficio directo y la implicación de las autoridades laborales ha sido escasa. Solo unos pocos Estados miembros parecen haber dispuesto ayudas financieras para la inversión en material de seguridad y formación de la tripulación.

Aunque la Directiva ha puesto más énfasis en la seguridad en el sector y se han producido mejoras en los requisitos de seguridad y la formación sobre seguridad de las tripulaciones, el efecto ha sido limitado porque solo se aplica a buques más grandes, que son menos en número y donde, en cualquier caso, las condiciones de seguridad son mejores, y se ha prestado poca atención a las condiciones laborales que podrían aumentar el riesgo de enfermedades profesionales y formas de vida no saludables.

El mal estado de algunas poblaciones de peces, combinado con un exceso de capacidad pesquera, constituyen incentivos para que los armadores maximicen la eficacia de las capturas dentro de las limitaciones establecidas por la legislación de la UE y las normativas de los Estados miembros; a veces esto se hace a costa de la seguridad del buque y de las condiciones de vida y laborales a bordo[18].

5.2. Evaluación de riesgos

De conformidad con el artículo 1, apartado 2, de la Directiva 93/103/CE, las disposiciones de la Directiva marco son plenamente aplicables a los buques que entran en el ámbito de la Directiva 93/103/CE. El artículo 9, apartado 1, de la Directiva marco estipula que el empleador debe estar en posesión de una evaluación de riesgos. Es muy posible que las evaluaciones de riesgos constituyan la innovación jurídica más significativa de las Directivas de seguridad y salud, pero casi nunca se realizan sobre el trabajo a bordo de los buques. Cuando se llevan a cabo, se ha señalado que fomentan el debate sobre riesgos, sus consecuencias y medidas preventivas. Los pequeños armadores se ven desmotivados por los costes.

Otro problema es que a menudo se utiliza una simple lista de control para cumplir el requisito de la evaluación de riesgos, lo que no tiene ningún efecto sobre las condiciones laborales a bordo. Como consecuencia de ello, los pescadores carecen del asesoramiento de expertos sobre cómo adoptar procedimientos seguros para evitar que surjan a bordo situaciones peligrosas.

5.3. Aplicación de la legislación

El artículo 3, apartado 2, de la Directiva 93/103/CE exige que los buques sean controlados periódicamente por autoridades específicamente encargadas de esta misión.

[18] Descrito en el estudio de casos británico.

La aplicación de la Directiva no ha provocado cambios en el tipo o en el papel de los controles en el sector pesquero[19]. Casi cada Estado miembro ya tenía sistemas específicos de control para verificar las condiciones de flotación, la navegabilidad y la capacidad para hacer frente a urgencias.

En la mayoría de los Estados miembros existen dos tipos de controles. El primero es técnico: controles llevados a cabo generalmente por las autoridades marítimas, que tienen mucha experiencia y un personal formado adecuadamente. Se realizan cuando se está construyendo el buque y después de forma periódica (generalmente una vez al año), con el fin de renovar su licencia y permitir que siga navegando[20]. El segundo se refiere a la organización del trabajo, la formación y las cualificaciones, las horas de trabajo, los asuntos relacionados con la salud y la seguridad, las condiciones de vida a bordo, etc., que son responsabilidad de las autoridades laborales. En algunos Estados miembros también existe un tercer tipo, que es normalmente un control de sanidad para comprobar la capacidad del buque y de sus responsables para dar asistencia en cualquier urgencia médica que se produzca en alta mar.

Como consecuencia de ello, en muchos Estados miembros los buques pesqueros pasan controles de dos o incluso tres autoridades, a veces con muy poca coordinación. En general, parece darse prioridad a las condiciones de estabilidad, flotación y seguridad de los equipamientos, descuidando a menudo las condiciones de vida, la comodidad, los aspectos ergonómicos, la prevención de riesgos y las horas de trabajo de los pescadores, a pesar de que se reconozca que el «factor humano» es el que más contribuye a que haya accidentes.

La coexistencia de controles técnicos y laborales puede causar confusión entre armadores, patrones/capitanes y trabajadores. A menudo se cuestiona la competencia técnica especializada de la inspección de trabajo, sobre todo en los Estados miembros con controles generales, mientras que en los Estados miembros con controles especializados, las críticas más frecuentes se refieren a la falta de inspectores.

Se diría que solo los trabajadores o sus representantes están en condiciones de efectuar controles efectivos a bordo, situación insatisfactoria puesto que la mayoría de los Estados miembros carecen de representación sindical en el sector pesquero. Esto se debe generalmente a los frecuentes cambios de tripulación y a la presencia tanto de trabajadores autónomos como por cuenta ajena, además del sistema mixto de «porcentaje sobre los ingresos más sueldo»[21], que, dado el interés económico de la tripulación en maximizar las capturas, no motiva a los trabajadores y a sus representantes a tomar ninguna iniciativa que pueda reducir el tiempo en alta mar o aumentar los costes. En estas condiciones, es difícil fomentar una cultura de la seguridad profundamente arraigada.

---

19 Solo en Irlanda se ha creado un nuevo organismo público responsable de la seguridad de los pescadores. En los otros Estados miembros no se han realizado cambios significativos en las instituciones existentes. El informe de los expertos independientes afirma que muchas partes, no solo los sindicatos, consideran que los sistemas de inspección laboral resultan inadecuados y poco cualificados para supervisar la salud y la seguridad de los pescadores.

20 El método de control más habitual es la elaboración de listas para verificar los aspectos técnicos del buque y no su conveniencia como lugar de trabajo.

21 El sistema tradicional de remuneración en la industria pesquera es la distribución de la captura o un porcentaje sobre los ingresos menos los costes, o un sistema mixto compuesto por un porcentaje más un sueldo (fuente: OIT: *Condiciones laborales y de vida de los pescadores*, Ginebra, doc. CFI/4/1988/1). Para maximizar su porcentaje de los ingresos, los pescadores tienden a trabajar con la menor cantidad de personal posible en la tripulación.

Como consecuencia de ello, las autoridades técnicas comprueban de forma eficaz los requisitos técnicos que afectan a la seguridad de los buques, pero los controles efectuados por las autoridades laborales parecen inadecuados. No obstante, algunos Estados miembros señalan que se están llevando a cabo controles con más frecuencia y, según los Países Bajos, el descenso de los índices de accidentes nacionales se debe probablemente a su sistema de control sistemático[22].

Como las causas de los accidentes frecuentes no se comprueban correctamente a bordo, el impacto de las lesiones y enfermedades resultantes del trabajo en el sector pesquero está subestimado.

En algunos Estados miembros, según el informe de los expertos independientes, la división de responsabilidades entre autoridades nacionales y regionales, autoridades laborales y marítimas hace que los controles sean menos eficaces, aunque las dificultades para llevar a cabo controles en condiciones laborales reales es el principal problema práctico: pocas veces se llevan a cabo en alta mar, cuando los pescadores están trabajando realmente[23].

5.4. Información y formación

Los artículos 8 y 9 de la Directiva se refieren a información y formación. Hasta la fecha se han recogido muy pocos datos sobre el asunto de la información a los trabajadores, pero parece sufrir los mismos problemas que la formación[24].

En cuanto a la formación, los Estados miembros mencionan la dificultad para acceder a los pescadores como colectivo, dado el poco tiempo que pasan en tierra, que en principio es para descansar[25]. Este problema se agrava cuando trabajan en zonas de pesca distantes, factor que no siempre se tiene en cuenta, y por los problemas estructurales del sector (que están estrechamente relacionados con la precariedad laboral, especialmente en las PYME que trabajan en esas zonas de pesca).

El sistema mixto de «porcentaje sobre los ingresos más sueldo» anteriormente mencionado es otro obstáculo para la formación, que debe tener lugar en tierra y por lo tanto no es remunerado. A pesar de ello, los Estados miembros consideran que el aumento de la formación ha sido uno de los mayores logros de la Directiva.

---

22 Los controles no parecen menos estrictos cuando el buque está próximo a ser desguazado, aunque consta que los patrones/capitanes están menos abiertos a invertir en seguridad en esos casos.

23 Los controles en alta mar solo se llevan a cabo en buques de más de 24 m, dado que los buques más pequeños raramente notifican su intención de hacerse a la mar.

24 El estudio de casos español señaló que contratar a una empresa externa no hacía que los pescadores fueran más conscientes de su responsabilidad en su propia seguridad y salud y en la de las otras personas.

25 El estudio de casos español mencionó que los pescadores no habían recibido formación específica ni siquiera de su sindicato.

6. ACTUACIÓN SOBRE EL TERRENO: LA APLICACIÓN PRÁCTICA DE LA DIRECTIVA 92/29/CEE

6.1. Aspectos generales

En general, la Directiva se ha aplicado conforme a lo requerido, gracias a la amplia aceptación entre los profesionales y a su cooperación con las autoridades, así como a los controles realizados por estas últimas. Esto lo ha facilitado la precisa redacción del anexo de la Directiva, que no da lugar a interpretaciones.

A pesar de que resulta difícil discernir cuál es el impacto de las nuevas disposiciones e identificar y obtener estadísticas fiables, la impresión general es que la asistencia médica a bordo de los buques ha mejorado. Los interesados han conseguido incorporar las disposiciones a sus rutinas de prevención, incluidas la formación y la provisión y mantenimiento de material médico y de equipo de supervivencia.

Sin embargo, hay una diferencia entre la marina mercante y las flotas pesqueras. Mientras que la Directiva se ha aplicado sin problemas en la marina mercante, el requisito de llevar material médico ha sido más difícil de cumplir en la flota pesquera, y especialmente en las pequeñas empresas.

La introducción de un sistema mejor organizado para ofrecer asesoramiento médico a los buques se ha considerado el principal resultado de la Directiva. Los centros médicos por radio también han resultado ser muy efectivos: ahora se dispone de datos sobre el número de llamadas realizadas por los buques, los tipos de lesiones más comunes y las medidas adoptadas.

Los programas de formación han generado más confianza en la mayoría de los Estados miembros entre los trabajadores en cuanto a las responsabilidades por las cuestiones sanitarias a bordo.

El hecho de que los capitanes prefieran a menudo no administrar las medicinas del botiquín disminuye su impacto en la asistencia médica ofrecida a bordo. En la mayoría de las situaciones los médicos también parecen preferir evacuar a los pacientes en lugar de prescribir medicinas disponibles a bordo. El hecho de llevar medicinas tampoco parece haber tenido un efecto importante en los costes económicos, aunque algunos Estados miembros lo mencionen.

Las evaluaciones más críticas del efecto de la Directiva proceden de fuentes sindicales y se refieren al incumplimiento en lo relativo a la formación teórica y práctica para el material de primeros auxilios y el servicio de consulta por radio, y a la falta de recursos para la formación de los trabajadores sobre su uso en alta mar.

Se observan dificultades especiales en el acceso a la formación entre los trabajadores autónomos y las cooperativas de pescadores, cuya remuneración depende en gran medida de las capturas diarias.

6.2. Material médico

El artículo 2 de la Directiva estipula que todo buque debe tener a bordo, permanentemente, un botiquín adecuado a la categoría del buque y al tipo de viaje, trabajo, cargamento y número de trabajadores. Los buques más grandes que efectúen un trayecto de una duración superior a tres días deben disponer de un local que permita la administración de cuidados médicos, y los

buques con una tripulación de cien trabajadores o más que efectúen un trayecto internacional de más de tres días deben llevar un médico.

Hablando en términos generales, la legislación se aplica y el botiquín se lleva a bordo, pero persisten algunos problemas, en especial en lo relativo al contenido de los botiquines, que no siempre cumple todos los requisitos de la Directiva, y a la sustitución de los medicamentos y del material médico caducados. Esto parece deberse, en algunos casos, a la falta de formación específica de los inspectores.

La situación del material médico parece ser mejor en las grandes empresas y en los barcos mercantes, mientras que el requisito de comprobar y sustituir el material no se realiza de forma estricta en las pequeñas empresas y en los buques pesqueros.

Los pescadores autónomos encuentran difícil comprender la legislación sobre material médico.

Se han observado algunos problemas relacionados con las sustancias narcóticas, debido a la falta de concienciación por parte de los proveedores.

Debería evaluarse la necesidad de sustituir el material caducado de los botiquines. Para ayudar a la Comisión en esta tarea podría crearse un grupo de trabajo del Comité Consultivo.

6.3. Asignación de responsabilidades

El artículo 4, apartado 1, de la Directiva dispone una división de responsabilidades para el suministro y la renovación del material del botiquín entre el armador y el capitán o la persona delegada.

Esta división no parece constituir un problema. La responsabilidad del suministro y la renovación del material del botiquín, por una parte, y de su gestión y mantenimiento, por otra parte, está correctamente distribuida. España menciona una falta de claridad, según la cual las responsabilidades están menos claramente divididas en la flota pesquera, donde el capitán y el armador son a menudo la misma persona, que en la marina mercante.

6.4. Formación

Los requisitos de formación enunciados en el artículo 5, apartados 2 y 3, de la Directiva plantean dos cuestiones principales: primera, si la formación básica relativa a la asistencia médica de urgencia resulta suficiente y adecuada y, segunda, si el capitán y los oficiales reciben una formación actualizada al menos cada cinco años.

La situación varía dependiendo del Estado miembro y del tipo de flota. En algunos Estados miembros, la formación básica en la industria pesquera se considera insuficiente. La situación relativa a los cursos de actualización cada cinco años también varía. En muchos Estados miembros, dicha formación es obligatoria. En Finlandia, es requisito previo para obtener el libro de cumplimiento y poder trabajar como profesional en el sector marítimo. En Alemania, el certificado de asistencia es obligatorio para la renovación del certificado de capitán u oficial.

En algunos Estados miembros es obligatoria la formación como especialista en primeros auxilios/asistencia médica de urgencia/formación básica en la ayuda médica de urgencia para todas las personas que siguen un curso marítimo profesional, y los capitanes siguen una

formación especial en ayuda médica de urgencia. Sin embargo, la formación sobre ayuda médica de urgencia se considera a veces inadecuada. A veces falta formación específica para los capitanes, por ejemplo en el uso de jeringuillas y la forma de poner inyecciones. En el sector pesquero, cuanto más pequeño es el buque, menos probable es que el capitán o cualquier otro miembro de la tripulación haya seguido formación médica o de cualquier otro tipo.

6.5. Centros médicos a través de la radio

Se ha logrado satisfactoriamente el objetivo, mencionado en el artículo 6 de la Directiva, de establecer centros de consulta por radio con médicos especializados en las condiciones de vida a bordo, aunque en algunos Estados miembros se han utilizado las estructuras preexistentes. En Dinamarca, el número de personas evacuadas de buques ha disminuido drásticamente desde que se centralizaron los servicios médicos a través de la radio y la formación de los navegantes y de los médicos que atienden por radio. En general, se considera que estos centros funcionan adecuadamente, aunque tengan algunos puntos flacos.

El informe de los expertos independientes muestra que, en algunos Estados miembros, los centros médicos por radio no cuentan en su plantilla con médicos o personal médico especializado, sino que las llamadas son atendidas por un médico de servicio sin formación sobre las condiciones a bordo de los buques. En otros, los médicos reciben formación para ofrecer asistencia a través de la radio a las personas a bordo de los buques, y hay siempre al menos un médico de servicio para atender a los marineros.

El principal punto flaco es no contar con una imagen en directo del paciente, de modo que el médico tiene que basarse en la descripción del capitán sobre los síntomas del paciente. La fiabilidad de esta información afecta a la fiabilidad del diagnóstico dado por el médico, teniendo como resultado que probablemente deban evacuarse más pacientes de lo necesario.

En Dinamarca se ha probado a realizar exámenes visuales a través de la cámara web, obteniendo un resultado satisfactorio. Un punto flaco, sin embargo, es la falta de conexión permanente a internet en algunos buques y el coste de los equipos y de la conexión a internet.

En Suecia se han creado centros virtuales especiales, con médicos que tienen una formación específica y conocen las condiciones a bordo.

La tecnología de la comunicación entre buque y tierra varía enormemente, de la simple radio VHF al teléfono por satélite y al correo electrónico.

Las situaciones de urgencia también son tratadas por el transporte aéreo y España menciona la existencia de buques hospital.

6.6. Controles

El artículo 7 de Directiva trata sobre los controles anuales de los botiquines.

Los problemas mencionados en el punto 5.3 (Directiva 93/103/CE) son igualmente aplicables en este punto.

7. EVALUACIÓN GENERAL

7.1. Principales efectos positivos de las dos Directivas

7.1.1. Directiva 93/103/CE

Los informes nacionales de los Estados miembros no señalaron, en general, efectos ni negativos ni positivos importantes, en algunos casos debido a que la normativa anterior era igualmente estricta. El deterioro general de las circunstancias socioeconómicas de los pescadores durante los últimos años hace que resulte difícil evaluar la situación. Se encontró que las mejoras eran el resultado indirecto de las medidas adoptadas para mejorar la flota más que el resultado de los intentos por mejorar las condiciones laborales a bordo.

Sin embargo, entre los efectos positivos de la Directiva 93/103/CE, los Estados miembros han mencionado el siguiente:

– unos niveles mínimos de seguridad uniformes en todos los Estados miembros,

– la introducción de un conjunto coherente de normas mínimas de seguridad y salud específicas al trabajo a bordo de buques pesqueros en la legislación nacional que los armadores tienen que cumplir plenamente, lo cual también facilita el control a los inspectores,

– más controles,

– un mayor compromiso con el cumplimiento de la legislación nacional en el ámbito de la prevención de riesgos en el lugar de trabajo,

– un aumento de la seguridad de los buques pesqueros y una mejora de las condiciones laborales, en especial por lo que se refiere a los equipos de trabajo, los lugares de trabajo, el alojamiento a bordo y los métodos de manipulación del cargamento y las cajas de pescado,

– mejor estructura y *modus operandi* del sistema profesional de prevención de riesgos, y en especial de la formación, información e inspección de trabajo,

– más formación para los trabajadores y los patrones/capitanes,

– cierta mejora de las condiciones de vida a bordo (aunque también se deba a las mejoras tecnológicas),

– utilidad de los dispuesto en la Directiva para concebir las disposiciones prácticas sobre la construcción y el material de los buques pesqueros,

– intensificación del debate profesional en el sector.

7.1.2. Directiva 92/29/CEE

Aunque los Estados miembros no han observado ningún efecto negativo o positivo importante de la legislación, algunos mencionan un aumento general de la concienciación sobre la salud y la seguridad. Los cursos de reciclaje y la inclusión de nuevas definiciones se han mencionado

como efectos positivos, y los requisitos mínimos para botiquines y asistencia médica a bordo han aportado algunos cambios en la legislación nacional.

Los Estados miembros mencionan otros aspectos positivos, por ejemplo:

– el reconocimiento de la necesidad de una supervisión médica profesional obligatoria de los marineros,

– la mejora de la asistencia médica a bordo de los buques,

– el botiquín garantiza la atención médica a bordo,

– la inclusión de medicamentos adicionales en el botiquín (antídotos),

– el botiquín es mejor utilizado por la persona responsable del asesoramiento y atención médicas,

– unos controles más efectivos sobre los proveedores del material médico, en especial por lo que se refiere a los medicamentos psicotrópicos,

– formación de reciclaje al menos cada cinco años para el capitán y los trabajadores en quienes se delega el uso del botiquín, lo que mejora los conocimientos médicos de esas personas,

– las campañas de información (dirigidas a la tripulación, a los armadores y a las navieras) han conllevado una mayor concienciación.

7.2. Principales problemas de aplicación

7.2.1. Directiva 93/103/CE

Los Estados miembros mencionan los siguientes problemas:

– los interlocutores sociales de la mayoría de los Estados miembros consideraban que las actividades de difusión e información relacionadas con las nuevas disposiciones eran insuficientes,

– dada la complejidad técnica de la Directiva era necesaria una ayuda adicional,

– dificultad para los buques existentes de 18 m o más[26] de cumplir los requisitos de la Directiva teniendo en cuenta las modificaciones importantes,

– elevado coste del equipo de seguridad (para los empleadores),

– los armadores de pequeños buques son reacios a realizar evaluaciones de riesgo por los costes que implica,

[26] Francia hizo referencia a las dificultades para cumplir ciertos requisitos de la Directiva 2002/44/CE (vibraciones) y de la Directiva 2003/10/CE (ruido) en los buques pesqueros.

– evaluaciones de riesgo consistentes a menudo en cumplimentar impresos, sin repercusión en las condiciones laborales a bordo,

– falta de un plan integrado de control y desarrollo para las políticas de prevención de riesgos en el entorno marítimo,

– falta de procedimiento oficial para la cooperación entre autoridades competentes,

– falta de aplicación de las disposiciones para prevenir enfermedades profesionales,

– en algunos casos, la edad de la flota es un obstáculo para la aplicación,

– la falta de una representación fuerte de los pescadores constituye un obstáculo para la mejora de las condiciones laborales,

– los no fumadores siguen teniendo que respirar el humo del tabaco en el comedor,

– falta de asistencia directa para los implicados en problemas de seguridad en los buques.

El caso específico de los pequeños buques: Directiva 93/103/CE

La Directiva 93/103/CE no es aplicable a los buques de menos de 15 m de eslora, aunque la Directiva marco es aplicable a los buques que no están incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 93/103/CE.

Casi todos los buques de menos de 15 m de eslora son propiedad del patrón/capitán, que a menudo trabaja con otros miembros de su familia. Así, hay un alto porcentaje de PYME en este sector: dependiendo del Estado miembro, entre el 60 % y el 90 % de las flotas están compuestas por buques con menos de 12 m de eslora.

Según el informe de los expertos independientes, los buques pequeños tienen dificultades para cumplir con los requisitos de salud y seguridad, y el elevado coste de los equipos de seguridad no alienta a su adquisición por parte de los pequeños armadores.

El acceso a la información sobre seguridad es más difícil para los patrones/capitanes y los miembros de la tripulación de los buques más pequeños, especialmente cuando las autoridades responsables de la información pública utilizan las nuevas tecnologías, como internet.

Las empresas familiares funcionan a menudo con buques viejos y sus trabajadores no tienen apenas cualificaciones.

La guía práctica para buques pequeños mencionada en el punto 4.2 abordará los problemas de los buques de madera, por ejemplo vías y salidas de emergencia.

7.2.2. Directiva 92/29/CEE

Los informes nacionales de los Estados miembros mencionan los siguientes problemas con la aplicación práctica:

– encontrar un lugar adecuado para el botiquín[27],

– coste de la compra y el mantenimiento de los nuevos botiquines,

– dificultades para garantizar el suministro de algunas medicinas, especialmente los medicamentos contra la malaria (que deben importarse)[28],

– desequilibrio entre el tamaño del buque y el botiquín que está obligado a llevar,

– existencia de medicamentos a bordo que solo deberían ser administrados por un médico cualificado,

– en la industria pesquera, el botiquín se utiliza sobre todo para problemas menores, como los dolores de cabeza,

– la creación de los centros médicos por radio era un desafío, debido a que los médicos no estaban familiarizados con el entorno marítimo, a una falta de experiencia en tecnologías de radiocomunicación y a la infrecuencia de este tipo de llamadas de emergencia,

– en algunos sectores, los médicos podrían ser reemplazados a bordo por personal paramédico con formación especial; se sugirió que se dejara la decisión al Estado miembro.

El caso específico de las PYME: Directiva 92/29/CEE

En general se sentía que la Directiva había sido concebida para buques más grandes y no para la flota comunitaria en su conjunto, por lo que su aplicación por las PYME causa la mayor parte de los problemas.

Los medicamentos que deben llevarse a bordo conforme a la Directiva se consideran convenientes en los buques grandes, pero demasiado gravosos para los medianos.

Las cláusulas relativas a la distancia a la costa han originado especiales dificultades a algunos sectores de la industria.

8. SUGERENCIAS DE MEJORA

8.1. Directiva 93/103/CE

La mayoría de los Estados miembros no considera necesario modificar la Directiva, sino que más bien podrían resolverse algunas dificultades encontradas durante la aplicación por medios no legislativos, es decir, mediante inspecciones centradas en asuntos específicos e información adicional.

No obstante, algunos Estados miembros consideran que la Directiva también debe incluir a los buques de menos de 15 m de eslora, dado que la mayor parte de las flotas de los Estados

[27] Dinamarca resolvió este problema diseñando mochilas para los botiquines más pequeños.

[28] Dinamarca señala que fuera de Europa puede resultar sumamente difícil comprar medicamentos debido a las restricciones de las legislaciones nacionales.

miembros corresponde a esta categoría y las estadísticas muestran que un número significativo de accidentes ocurre en los buques pequeños.

Los informes nacionales muestran que el principal desafío es mejorar la cultura de seguridad entre los pescadores, lo cual exige información y formación. Los Estados miembros consideran que la información podría planearse de manera más sistemática y que las necesidades de formación sobre seguridad deben adaptarse más a las circunstancias de los pescadores en cuanto al nivel de educación, disponibilidad, tradiciones y cultura, etc. e incluir ejercicios más prácticos.

También es necesaria una mayor cooperación en la UE en lo relativo a estudiar y hacer circular las buenas prácticas, y el objetivo estratégico de humanizar el trabajo en el sector de la pesca debe incorporarse a la Política Pesquera Común (PPC), por ejemplo a través del diálogo social.

8.2. Directiva 92/29/CEE

Los Estados miembros hicieron varias propuestas sobre los anexos de la Directiva, entre otros que se revise la dotación del botiquín requerida por el anexo II, dependiendo de la región y la categoría del buque, con el fin de garantizar que la lista refleje las necesidades y las condiciones existentes a bordo. Los anexos deben adaptarse a los avances tecnológicos y médicos en materia de dotaciones para botiquines.

Otras propuestas se refieren a información y formación[29] y al sistema de control.

También se sugirió que la Comisión debería estimular una mejor comprensión de las Directivas mediante guías que traten las diversos operaciones, los tamaños de los buques y las condiciones en que trabajan las flotas de la UE.

9. EFICACIA

9.1. Directiva 93/103/CE

9.1.1. Efectos sobre los accidentes laborales y las enfermedades profesionales

9.1.1.1. Accidentes laborales

Hay un problema básico en la evaluación del efecto de las medidas nacionales de ejecución, ya que resulta difícil atribuir efectos a una causa concreta. Antes de la Directiva, ya existían disposiciones nacionales. El desarrollo tecnológico es también un factor en la mejora de las condiciones laborales[30].

Aunque Eurostat elabora estadísticas a escala de la UE[31], no se dispone de datos fiables para el sector marítimo en concreto. Sin embargo, podemos remitirnos a la encuesta *ad hoc* más

---

29 Por ejemplo, la Comisión debería proponer objetivos detallados de formación para las personas que prestan asistencia médica.

30 Resulta, no obstante, problemático cuando las mejoras tecnológicas no van acompañadas de la pertinente formación de los trabajadores.

31 EEAT-Estadísticas Europeas de Accidentes de Trabajo, y EEEP-Estadísticas Europeas sobre Enfermedades Profesionales. Los datos no son totalmente comparables porque los criterios de

reciente sobre accidentes laborales en la UE para la EU-15, en concreto a la Encuesta de Población Activa de 1999[32], que indica que el sector pesquero tenía la incidencia más alta de accidentes laborales sin víctimas mortales, siendo 2,43 veces la media de la UE.

En la mayoría de los Estados miembros, los datos sobre el efecto de la nueva legislación también son poco fiables, aunque las estadísticas sobre accidentes que implican a marineros se supervisan normalmente a escala nacional.

Sin embargo, muchos Estados miembros han señalado que ha disminuido el número de accidentes laborales, posiblemente como consecuencia de la aplicación de las nuevas disposiciones, la formación o las campañas de información. Con algunas excepciones, en la mayor parte de los Estados miembros el número de accidentes parece haber disminuido de manera más importante que el número de pescadores, lo que implica que los índices de incidencia estaban disminuyendo antes de las fechas de transposición. En todo caso, las estadísticas de accidentes son bajas en la mayoría de los Estados miembros. Una explicación es que los cortes, rasguños, lesiones, golpes y contusiones ni siquiera se consideran generalmente como accidentes, sino simplemente como gajes del oficio.

Aunque el número de accidentes puede haber disminuido, su gravedad puede haber aumentado, en especial por los largos periodos pasados a bordo, la disminución del personal de la tripulación y el escaso tiempo disponible para formación en tierra. En la mayoría de los casos, las condiciones de seguridad a bordo parecen haber mejorado antes de la fecha de transposición, lo cual puede explicar porqué el índice de incidencia ha disminuido de forma más importante que el volumen de la mano de obra. No obstante, debería tenerse en cuenta que la Directiva 93/103/CE solo es aplicable a los buques que constituyen un pequeño porcentaje de la flota pesquera de la UE[33]. Dado que hay una gran diferencia en los riesgos a bordo de pequeños buques con respecto a los buques grandes, es lógico que los informes nacionales consideren que el efecto directo de los nuevos requisitos de la Directiva sobre las cifras de accidentes ha sido bajo.

9.1.1.2. Enfermedades profesionales

Dado que los sistemas nacionales para el registro de las enfermedades profesionales muestran incluso mayores carencias que los de accidentes, establecer un vínculo entre las nuevas disposiciones y la evolución de las enfermedades profesionales en el sector resulta aún más difícil. Sin embargo, los datos indirectos muestran que la mala salud es un factor importante en los pescadores que abandonan la profesión. El factor del envejecimiento se ve agravado por el hecho de que se están incorporando a la profesión menos trabajadores, sobre todo por la dureza de sus condiciones. Esto afecta a la capacidad de la población activa para asumir una carga de trabajo pesada en un ambiente de trabajo agotador.

---

recopilación de datos no son del todo compatibles. En los sistemas voluntarios sigue subestimándose el alcance real del problema para el registro de los accidentes en el trabajo. No obstante, el Reglamento (CE) n° 1338/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre estadísticas comunitarias de salud pública y de salud y seguridad en el trabajo (DO L 354 de 31.12.2008, p. 70) debe mejorar la armonización de la información.

[32] La Encuesta de Población Activa de 2007 no incluye accidentes ni problemas sanitarios en el sector de la pesca ya que no se cumplen los criterios de fiabilidad.

[33] Por ejemplo, los buques de más de 12 m de eslora no constituyen más de una cuarta parte de la flota en cualquier Estado miembro.

Los factores más importantes de riesgo y dureza en la pesca son el tiempo atmosférico, la dureza del trabajo físico, los problemas psicológicos y sociales debidos al prolongado aislamiento, la presión para trabajar con rapidez y las largas jornadas de trabajo irregularmente divididas entre periodos de actividad intensa y de monótona espera, así como la interacción entre estos riesgos.

El aumento de la competencia, debido por ejemplo a la disminución de las capturas, está empeorando las condiciones para las medidas de prevención. En especial, el sistema mixto de «porcentaje sobre los ingresos más sueldo» en la mayoría de los pequeños buques puede llevar a prolongar las horas de trabajo, a pasar más tiempo a bordo y a un mayor desgaste físico. En estas condiciones laborales no parece que las medidas de prevención efectivas vayan a constituir una prioridad, lo que facilita el aumento de las enfermedades y trastornos profesionales.

Los problemas musculares parecen ser la principal fuente de mala salud entre los pescadores, probablemente como consecuencia del envejecimiento y de las agotadoras condiciones laborales.

9.1.2. Efecto sobre la productividad, el empleo y la competitividad

En términos generales, los Estados miembros no facilitan información relativa al efecto de la nueva legislación sobre la productividad, el empleo y la competitividad.

9.2. Directiva 92/29/CEE

9.2.1. Efecto sobre los accidentes laborales y las enfermedades profesionales

Antes de la transposición de la Directiva, que coincidió con una reducción de las flotas pesqueras y, por lo tanto, con una disminución del número de trabajadores y de los índices de accidentes, algunos Estados miembros ya tenían disposiciones nacionales que establecían requisitos equivalentes o más estrictos. Como en el caso de la Directiva 93/103/CE, cuantificar el efecto de la Directiva 92/29/CEE es, por lo tanto, sumamente difícil. Los Estados miembros se esfuerzan por explicar la disminución del número de accidentes y de casos de enfermedad profesional, y sus evaluaciones del efecto de la Directiva 92/29/CEE son, en algunos casos, contradictorias y, en otros, solo ligeramente positivas. En general, el efecto de la Directiva parece ser escaso, aunque las orientaciones referentes a la atención médica, a los botiquines y a la formación deben haber mejorado el acceso de la tripulación a la atención médica.

9.2.2. Efecto sobre la productividad, el empleo y la competitividad

En términos generales, los Estados miembros no facilitan información relativa al efecto de la nueva legislación sobre la productividad, el empleo y la competitividad.

10. CONCLUSIONES

10.1. Directiva 93/103/CE

Aunque el nivel de riesgo en la pesca parece haber disminuido de forma más importante que el volumen de la mano de obra en la mayor de los Estados miembros, sigue siendo uno de los

empleos más peligrosos en la UE, en el que un 80 % de los accidentes que se producen en los buques se deben a errores humanos.

Las opiniones de los Estados miembros y de los interlocutores sociales y los resultados de la evaluación independiente han dado lugar a las siguientes sugerencias.

10.1.1. Mejor conocimiento

Resulta vital contar con más información sobre accidentes y casos de enfermedad en la pesca. Si bien es importante determinar los riesgos fundamentales, también podría ser útil registrar los accidentes menos graves a través de una comunicación electrónica mejorada y elaborar una lista orientativa de enfermedades frecuentes y sus causas. Esto podría debatirse en el ámbito del diálogo social sectorial o del Comité Consultivo. La aplicación del Reglamento nº 1338/08 sobre estadísticas comunitarias de salud pública y de salud y seguridad en el trabajo puede mejorar la información sobre accidentes laborales y casos de enfermedad en general.

10.1.2. Mejor comunicación, información y formación

La estructura fragmentada del sector de la pesca, una débil representación sindical y una actitud fatalista, es decir, la aceptación de la idea tradicional del mar como lugar peligroso e imprevisible y del riesgo como parte del trabajo, dificultan la difusión efectiva de información. La distancia al lugar de trabajo y el escaso tiempo que muchos pescadores pasan en tierra son también impedimentos reales a la participación. Las campañas, los seminarios, las publicaciones, las páginas web, etc. son poco efectivos en este sector. Esto se ve confirmado por los Estados miembros y los interlocutores sociales en la mayor parte de los países, especialmente por lo que se refiere a las empresas más pequeñas.

Resulta imprescindible desarrollar unos sistemas nuevos y mejores para comunicarse con la gente del sector. Asimismo, es crucial implicar a los interlocutores sociales a escala de la UE, nacional y, aún más importante, de la base, e intentar asentar el cambio cultural. También en este ámbito, el diálogo sectorial y el Comité Consultivo podrían desempeñar un papel importante.

Es necesario, igualmente, realizar mayores esfuerzos en materia de formación, centrándose en la adaptación del material utilizado en la misma y de los cursos al perfil y a las posibilidades de los pescadores, y no solo en cómo sobrevivir en caso de catástrofe marítima.

El Reino Unido resaltó que la asistencia a los cursos parecía depender de la obligatoriedad o no de los mismos (o si iban a acabar siendo obligatorios) y de su gratuidad, y que había que pensar en asegurarse de que el curso se había comprendido.

10.1.3. Mejores controles

El artículo 4 de la Directiva marco dispone que los Estados miembros están obligados a garantizar que la legislación de la UE tenga pleno efecto en el ámbito de la salud y la seguridad en el trabajo, en especial asegurando la realización de unos controles y una supervisión adecuados. La aplicación efectiva en todos los Estados miembros de la Directiva 93/103/CE y de otras directivas de la UE en este ámbito resulta esencial para mejorar el cumplimiento de la legislación de la UE, lo que contribuirá a reducir de forma efectiva el número de accidentes en el trabajo y de enfermedades profesionales a bordo de los buques pesqueros.

Algunos Estados miembros quieren fomentar que haya más representación de los trabajadores y establecer sistemas de representación en cada muelle, con objeto de incluir a los buques más pequeños y de fomentar la negociación colectiva en el sector como forma de mejorar las condiciones laborales. Los sindicatos y los trabajadores no sindicados deben implicarse.

A escala de la UE, deben encontrarse formas prácticas y realistas de mejorar la situación en lo relativo a los controles, que parecen insatisfactorios. Esto podría implicar descubrir lo que están haciendo los Estados miembros en cuanto a controles, consulta y formación, con objeto de compartir buenas prácticas, implicando al Comité de Altos Responsables de la Inspección de Trabajo (SLIC)[34], y animando a las inspecciones de trabajo nacionales a centrarse en el sector y considerar formas de cooperación con otras inspecciones, en especial las técnicas y sanitarias, cuando proceda.

10.1.4. Financiación

Muchas de las dificultades mencionadas, especialmente por los pequeños armadores, se refieren al coste de la mejora de los equipos a bordo de los buques. La experiencia en varios Estados miembros ha demostrado que las medidas de apoyo para financiar mejoras resultan efectivas. Se invita, por lo tanto, a los Estados miembros a intercambiar buenas prácticas en este ámbito. La Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo podría promover estos intercambios de experiencia. El Reino Unido sugirió que debería garantizarse que, si los recursos para mejorar el equipamiento de los buques proceden de un organismo sin mandato en el ámbito de la seguridad, el organismo responsable de la seguridad debería aprobar primero estos cambios.

10.1.5. Política Pesquera Común

Unos bancos de peces sanos y una pesca sostenible en términos ambientales son condiciones previas para la viabilidad económica a largo plazo. Una actividad pesquera rentable es la mejor garantía para que existan unos niveles altos en la seguridad de los buques y en las condiciones laborales.

El estudio actual de la PPC[35] ofrece la posibilidad de integrar mejor el objetivo de mejorar la seguridad y las condiciones de vida a bordo para los pescadores con el objetivo general de lograr una práctica pesquera sostenible desde el punto de vista ambiental, social y económico.

10.1.6. El ámbito de la Directiva 93/103/CE

Los buques de menos de 15 m de eslora constituyen la mayor parte de la flota y tienen unos índices de accidentes más elevados. En cuanto a la ampliación del ámbito de la Directiva 93/103/CE para que incorpore a estos buques más pequeños, de modo que incluya a un mayor número de buques y pescadores, la Directiva marco y las Directivas específicas pertinentes se aplican íntegramente a todos los buques, incluidos los de menos de 15 m de eslora. Debería, por lo tanto, mejorarse la aplicación de la Directiva marco y de las Directivas específicas. Una

---

34 Decisión de la Comisión 95/319/CE, de 12 de julio de 1995, por la que se crea un Comité de altos responsables de la inspección de trabajo (DO L 188 de 9.8.1995, p. 11).

35 En 2008 se puso en marcha la revisión de la PPC para aumentar su eficacia a la hora de garantizar la viabilidad económica de las flotas europeas, conservar los bancos de peces, integrarse con la Política Marítima y ofrecer alimentos de buena calidad a los consumidores, véase http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/review_es.htm.

mayor presión económica sobre la industria pesquera, como consecuencia, por ejemplo, de unos bancos más escasos, unas cuotas más estrictas y un aumento de los precios del combustible, supone una necesidad de desarrollar instrumentos que podrían ayudar a los pequeños buques a aplicar de manera efectiva las medidas de seguridad y sanitarias existentes con poco coste adicional.

Una forma de mejorar la aplicación de estas Directivas es elaborar una guía práctica, no vinculante, para los buques con menos de 15 m de eslora a escala de la UE, con el fin de aclarar algunos conceptos fundamentales y de ayudar a todas las partes involucradas a cumplir las obligaciones que les impone la Directiva marco y las Directivas específicas.

Paralelamente, debería crearse un grupo de trabajo del Comité Consultivo para que asesore sobre si deben considerarse otras medidas, además de las necesarias para mejorar la aplicación de las Directivas actuales, con objeto de aumentar la protección sanitaria y de seguridad en los pequeños buques pesqueros, en especial la modificación de la Directiva 93/103/CE para ampliar su ámbito de aplicación de modo que también incluya a los buques de menos de 15 m de eslora.

Resumiendo, son necesarias las siguientes medidas a escala nacional, de la UE o a ambos niveles:

- la Comisión debería formular instrumentos no vinculantes (orientaciones) para pequeños buques pesqueros en conjunto con el Comité Consultivo,

- debería crearse un grupo de trabajo del Comité Consultivo para que asesore si deben considerarse otras medidas para mejorar la protección en los pequeños buques pesqueros, y en especial la modificación de la Directiva 93/103/CE,

- el grupo de trabajo también podría estudiar maneras de mejorar la comunicación con los pescadores en lo referente a la información y formación sobre la salud y la seguridad en el trabajo,

- el SLIC podría plantear la posibilidad de poner en marcha una campaña de control de la UE de la pesca y la asistencia médica a bordo de los buques en los veintisiete Estados miembros y de intercambios de buenas prácticas entre las inspecciones; la campaña también podría contribuir a aumentar la cooperación entre las inspecciones de trabajo y las técnicas,

- la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo debería plantearse medidas de sensibilización en la prevención de accidentes y enfermedades en el sector de la pesca, centrándose en los pequeños buques pesqueros,

- los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de organizar iniciativas de información específicas para los trabajadores autónomos en el sector de la pesca como parte de sus estrategias nacionales para la salud y la seguridad en el trabajo.

10.2. Directiva 92/29/CEE

La evaluación muestra claramente que pueden aplicarse las nuevas tecnologías de la información a la consulta a distancia a la hora de mejorar la prevención de accidentes y enfermedades y la protección de la salud de los trabajadores.

Con vistas a la estricta adaptación técnica de los anexos de la Directiva habida cuenta de los progresos técnicos, la Comisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 8 de la Directiva 92/29/CEE, presentará un borrador con las medidas propuestas, conforme a las sugerencias de los Estados miembros efectuadas en sus informes nacionales, a un comité en el que participan representantes de los Estados miembros.

En resumen, deben adoptarse las siguientes medidas a escala nacional, de la UE o a ambos niveles:

– desarrollo de tecnología de la información de forma voluntaria,

– convocatoria del Comité de Progreso Técnico con objeto de adaptar los anexos de la Directiva 92/29/CEE.