

A/A Trabajadores y Trabajadoras de la Flota de SASEMAR:
**"REUNION DE LA COMISION DE SEGURIDAD Y SALUD (CISS)
DE LA FLOTA"**

Estimados compañeros:

El día 03.03.14 tuvo lugar en los servicios centrales de SASEMAR la 3ª reunión del comité de seguridad y salud de la flota donde, después de la aprobación del acta anterior, se trataron los siguientes contenidos:

Desde CGT, a instancias de varios compañeros, presentamos las siguientes cuestiones:

Aclaraciones sobre la revisión de los equipos CCII.

Ante la falta de un protocolo específico para llevar a cabo las revisiones de los equipos CCII así como en solicitud de respuestas que clarifiquen puntos de gran importancia que consideramos faltos de desarrollo por parte del departamento de operaciones ante esta cuestión, desde algunas unidades nos han transmitido una serie de alegaciones y consultas las cuales compartimos plenamente y consideramos de importancia trasladarlas a esta reunión del CISS.

- 1. Ninguna titulación avanzada en contraincendios de Marina Mercante forma para el mantenimiento de los sistemas C.C.I.I., sino para su operación en emergencias.*
- 2. No existe ningún plan de mantenimiento de empresa o de sociedad clasificadora que incluya tutoriales o procedimientos de mantenimiento para estos sistemas y equipos.*
- 3. Es un mantenimiento de equipos de seguridad, no de elementos operativos del buque, con lo que su tratamiento debe ser diferente en base a las posibles consecuencias civiles y penales.*
- 4. El personal encargado de la realización de estas operaciones carece de un seguro de responsabilidad civil por un mantenimiento que no está registrado en sus competencias STCW.*
- 5. Un mantenimiento de equipos contraincendios no sólo implica el pesaje de las botellas o comprobación de niveles.*
- 6. Cabe reseñar que a un capitán no se le permita el mantenimiento de la giroscópica, compensación de una aguja magnética o mantenimiento del GMDSS, procedimientos con los que está más familiarizado, y sin embargo se le responsabilice del mantenimiento de la estación de CO2, que es el último recurso para salvar el buque y la tripulación en caso de incendio.*
- 7. Desconocemos cómo se solucionarán las inspecciones de las capitanías que no acepten las inspecciones propias y si SASEMAR tiene una previsión ante este supuesto.*

Planteadas estas cuestiones, desde el departamento de operaciones nos comunican su total discrepancia ya que consideran que los tripulantes han recibido con creces tanto los medios y como las instrucciones necesarias para llevar a cabo estas operaciones, no obstante se comprometieron a responder a las mismas por escrito con el fin de aclarar dichas cuestiones.

Salvamares que carecen de aire acondicionado en navegación.

Se plantea la necesidad de instalar equipos de aire acondicionado en todas aquellas Salvamares que carezcan del mismo, tanto en navegación como en puerto. Algunas de estas unidades operan en zonas de elevado calor en la época estival llegando a alcanzar temperaturas en el interior que exceden con creces las aceptables para el normal desarrollo de la actividad, agravándose en condiciones de mal tiempo por tener que cerrar todo tipo de ventilación del exterior. Reconociendo



que es un tema que ya es recurrente, creemos que es momento de darle de una vez una solución que lamentablemente los anteriores responsables de la ex Remolques Marítimos no se tomaron muy en serio, cuando es un asunto que tiene efectos no solo sobre la comodidad de los tripulantes sino incluso en el ámbito de la seguridad y la salud laboral.

Las soluciones pueden ser diversas, la instalación de pequeños generadores (tal como llevan las Salvamares más recientes), es sin duda la mejor, puesto que permite contar con corriente de 220 V de modo alternativo a los medios de propulsión, con los beneficios que todos conocemos y los cuales expusimos en la mesa; poder tener un foco de mayor potencia, recarga de baterías en caso de urgencia, uso de otros elementos y maquinarias a bordo, etc., pero sin duda existen otros modos de dar solución a algo que nunca debería haber sido un problema. Nadie compra un coche sin aire acondicionado, ni nadie se imagina una oficina que en pleno verano no tenga AC, y no es necesario decir que tanto la actividad que realizamos como las condiciones en que las realizamos tienen nada que ver.

Nos transmiten desde el departamento de operaciones que se procederá al estudio de esta cuestión.

Evaluación de riesgos psicosociales en el B/s Clara Campoamor.

En cumplimiento de la legislación vigente se entregan los resultados del informe de riesgos psicosociales llevado a cabo a bordo de esta unidad.

Uniformidad y E.P.I.s

Se plantean las siguientes cuestiones:

En el último envío de uniformidad parece ser que los zapatos de calle remitidos a los tripulantes son de seguridad con protección metálica en su puntera, lo cual resulta muy incómodo haciendo imposible su utilización durante todo el día.

Se solicita la formación de una comisión de trabajo con el objetivo de proponer una alternativa a la uniformidad actual, basada en criterios estrictamente profesionales y que atienda al cumplimiento de los convenios internacionales y las normativas desarrolladas a tal efecto.

Se recogen ambas cuestiones, referente al calzado se va a proceder a consultar el motivo de este cambio y su posible solución y se emplaza al comité a que traslade una propuesta en referencia al cambio de uniformidad.

Situación y carencias de la Salvamar Gadir.

Teniendo en cuenta la trayectoria y carga de trabajo a la que ha sido sometida esta embarcación construida en el año 1996, la cantidad de servicios mensuales prestados y el denso tráfico marítimo en la zona se plantean las siguientes necesidades:

- No dispone de ECDIS así como de radares con interface que permitan conectar ningún equipo como AIS, GPS, ETC o que permitan una búsqueda de pequeños blancos. Esto dificulta las tareas de búsqueda y rescate debido a que esta es una zona de gran densidad de tráfico marítimo y gran parte del año presenta poca visibilidad a causa de la niebla entre los meses de marzo a septiembre.

- No se dispone de piloto automático.

- No dispone de llamada selectiva digital en onda media.

- No dispone de punto muerto con los motores arrancados, con las consiguientes ocasiones de peligro que esto genera en el rescate de pequeñas embarcaciones de inmigrantes con algunos de ellos en el agua.

- No dispone de aire acondicionado teniendo que realizar búsquedas durante largos periodos de tiempo a temperaturas muy altas por hallarse en una zona muy cálida en la época estival.

- No dispone de generador de corriente.



4 de marzo 2014

- La velocidad de máxima respuesta en condiciones de mar llana no supera los 19 nudos. Se informa que se van a proceder a buscar medidas que solucionen o minimicen esta situación al menos de manera provisional debido a que todavía se está desarrollando el plan nacional de Salvamento marítimo en vigor el cual preveía la sustitución o renovación de algunas unidades y que actualmente se halla parado por déficit presupuestario. También reclamamos la necesidad de reforzar la tripulación de dicha unidad con un cuarto tripulante, algo poco discutible a la vista de los servicios que presta y en las condiciones que los desarrolla.

Respeto de los tiempos de trabajo y de los descansos.

Hemos recibido información de que en alguna unidad, de modo habitual y sin que haya justificación para ello, se está obligando a realizar tareas de mantenimiento ordinario y ejercicios propios ordinarios fuera de la jornada de trabajo habitual y en fines de semana o festivos. Nadie cuestiona que en nuestra actividad ante emergencias u otras contingencias en la mar, la situación es diferente y en este caso, debemos adaptarnos a las necesidades del servicio, sin menoscabo de que se debe intentar respetar al máximo los necesarios descansos. Así mismo debemos recordar que es práctica habitual en la flota que el cocinero los domingos haga cena fría los que le permite un cierto descanso.

Solicitamos por tanto que se haga un recordatorio de la normativa vigente y se tomen las medidas pertinentes para evitar estas situaciones.

Por parte de Alfonso Ruiz de Lobera responsable del SPP de SASEMAR, a título informativo, expone que:

Se está estudiando dar solución al problema de los chalecos salvavidas pequeños en alguna unidad, para proceder a su cambio.

Se van a sustituir los trajes de supervivencia húmedos de la Guardamar Caliope por trajes secos, en consonancia de los que hay en las otras Guardamares.

Evidentemente ahora queda estar pendientes de las posibles respuestas por parte de SASEMAR a estos problemas y de hacer el seguimiento correspondiente a las medidas que se tomen, confiando en que por fin se resuelvan algunos temas que arrastramos más tiempo del que es razonable. Retraso que en algunos casos obedece a la poca operatividad del CISS en la última etapa de Remolques Marítimos.

Seguiremos informando
Salud.