

JORNADAS INTERNACIONALES DE PESCA SOBRE GRANDES MIGRACIONES

ORPAGU 26/07/2019

Rosa M^a Alonso Aragón
Directora Provincial del ISM de Vigo

PRESTACIONES DEL ISM A LA FLOTA DE LARGA DISTANCIA

I.- INTRODUCCIÓN:

- Agradecimientos a la organización jornadas.
- Resumen de la exposición:
 - * I.S.M. definición, justificación, doble misión.

El Instituto Social de la Marina es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia de ámbito nacional, que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social y está adscrita a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

Su existencia se remonta a la primera mitad del siglo XX, habiendo experimentado una transformación competencial paralela y acorde con la evolución de nuestro Estado de las Autonomías, pero sin perder en ningún momento su misión principal que, en mi opinión, justifica desde sus orígenes su existencia: ser un organismo público destinado a la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

En efecto, las circunstancias especiales del trabajo en el mar, junto a otras como pueden ser la extraterritorialidad, la dispersión del colectivo, la estacionalidad de las campañas, el carácter hostil e imprevisible del medio donde se desarrolla la

actividad, conforman un marco laboral en el que junto a las prestaciones de Seguridad Social, se hace precisa la definición y puesta en marcha de programas específicos para el sector marítimo-pesquero, en el marco de un modelo de protección diferenciado por su carácter específico e integral.

Y por eso, el ISM lleva a cabo una doble misión ya que actúa no sólo como Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, sino también como organismo encargado de una protección social específica de este colectivo.

Como dispongo de poco tiempo, me limitaré a señalar que como **Entidad Gestora** de las prestaciones de la Seguridad Social destaco sólo la singularidad de la existencia de **Coefficientes Reductores** que rebajan la edad de jubilación en función de la penosidad, toxicidad, peligrosidad o insalubridad de la actividad realizada, en los que se acusen elevados índices de morbilidad o siniestralidad, así como aquellas otras cuya realización implique una continua separación del hogar y alejamiento familiar. Otra singularidad a reseñar está en los **coeficientes correctores de la cotización** según la pertenencia a un grupo u otro de cotización sin que esta reducción afecte a rebajar las cuantías de las prestaciones en ningún caso.

Volviendo de nuevo a la evolución competencial que señalaba al inicio, se transfirió a las CC.AA. **la asistencia sanitaria** que venía prestando a los trabajadores del mar (en Galicia, en concreto, se transfirió al SERGAS), pero se mantiene la asistencia sanitaria del personal embarcado y en el extranjero a través de lo que denominamos “Servicio de Sanidad Marítima” del que destacaremos los siguientes aspectos:

1.- La realización de **Reconocimientos Médicos de Embarque Marítimo**, de acuerdo con la normativa española específica y con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificadas por España que tienen como objetivo garantizar que las condiciones psicofísicas del solicitante sean compatibles con las características del puesto de trabajo y no supongan peligro para la salud y seguridad del individuo y del resto de la tripulación. Los reconocimientos médicos de embarque marítimo, además de garantizar que la persona trabajadora acceda al buque en las mejores condiciones posibles, permiten y representan desde el punto de vista sanitario, un importante aporte de datos que son el punto de partida para conocer el estado de salud de la población del sector marítimo-pesquero y, finalmente, constituyen un importante apoyo ante la eventualidad de que la persona trabajadora precise una asistencia médica a bordo desde las distintas unidades asistenciales que mencionaré más adelante (buques-hospitales, Centro Radio Médico, centros en el Extranjero).

Como ustedes ya saben, estos reconocimientos médicos se realizan en los Centros de Sanidad Marítima que existen en las 25 Direcciones Provinciales a lo largo del litoral marítimo español.

2.- Otro aspecto: **La inspección de las condiciones sanitarias de las embarcaciones**, teniendo en cuenta que las condiciones de vida y de trabajo a bordo pueden ser determinantes de ciertas enfermedades o predisponer al riesgo de accidentes laborales, por lo que dicho control constituye una labor de capital importancia en la función preventiva del accidente y de la enfermedad.

Dentro de esta inspección hay que incluir el **control de los botiquines a bordo** que supone un instrumento de apoyo a la prescripción realizada por el facultativo a través de la consulta radio-médica, teniendo en cuenta factores tales como el tipo de buque, número de personas a bordo, destino y duración de los viajes, características del cargamento, etc.

Precisamente, se articulan convocatorias anuales de concesión de subvenciones para financiar, en parte, la dotación obligatoria de dichos botiquines a bordo.

3.- En definitiva podemos concluir que corresponde al ISM el desarrollo de actuaciones en materia de protección, promoción y mejora de la salud laboral, incluyendo la **vigilancia de la salud** de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, de acuerdo con lo establecido en la ley 14/1986 de 25 de abril, General de Sanidad, y en la ley 31/1995 de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y cualesquiera otras actuaciones de medicina preventiva en el ámbito laboral, dirigidas al sector, que se le pudieran encomendar en el futuro al ISM.

Me atrevo a decir que estas actuaciones en materia de **medicina preventiva laboral** prestadas por una Entidad Pública no tienen parangón para cualquier otro sector de la producción, siendo evidentemente una respuesta necesaria a una actividad que se realiza en unas condiciones de dureza, riesgo, alejamiento, etc... que justifican y propician la aplicación de estos mecanismos protectores.

4.- Al hablar de la asistencia sanitaria prestada a flotas de larga distancia, debemos mencionar a **los dos buques-hospitales**: El Esperanza del Mar y el Juan de la Cosa que actúan en zonas de gran concentración de la flota española prestando asistencia sanitaria "in situ" a cualquier barco que lo solicite y se encuentre dentro de su área de cobertura, facilitando la consulta por radio ambulatoria e incluso la hospitalización a bordo de los pacientes cuando es así

prescrita. Si la gravedad del caso lo requiere, también realizan la evacuación a tierra del enfermo en el medio más adecuado y rápido posible.

Estos buques desempeñan su actividad en estrecha colaboración con el Centro Radio Médico del ISM, y con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo responsable de organizar la evacuación del tripulante desde alta mar en el medio disponible más adecuado en los casos en que precisen evacuación urgente a puerto.

Como complemento de la actividad sanitaria, estos buques también prestan apoyo logístico de emergencia, como desenganche de redes, servicios de buzos, reparaciones eléctricas, etc... a los barcos españoles que lo precisen.

5.- Los Centros Asistenciales en el Extranjero se ubican en los puertos más frecuentados por la flota española, prestando servicios de asistencia sanitaria, social, de apoyo y asesoramiento. Seychelles, Senegal, Namibia, Mauritania, Costa de Marfil, Angola y Kenia (Mumbasa).

6.- Cuando el ISM no disponga de recursos sanitarios en el puerto extranjero en que sea atendido el enfermo o el accidentado, dicha asistencia sanitaria será a cargo de la empresa por cuya cuenta trabaje, y posteriormente **el ISM reintegrará el importe de los gastos ocasionados** por dicha asistencia con unas condiciones determinadas reglamentariamente.

Termino mi intervención haciendo referencia a la **Resolución de 8 de Abril de 2019 de la Secretaría de Estado de Migraciones** por la que se publica el acuerdo por el que se aprueban las Instrucciones por las que se determina el procedimiento para la **concesión de autorizaciones de residencia y trabajo** de nacionales de terceros países enrolados en buques pesqueros de pabellón español que faenen fuera de la Zona Económica Exclusiva de España, y del mar Mediterráneo, sin que exista acuerdo internacional de pesca.

Señalar a este respecto que parece que está muy próxima la recepción de instrucciones concretas que permitan aplicar de manera efectiva esta Resolución que recoge con carácter excepcional y debido a la singularidad que solo concurre y es aplicable a este sector de actividad, un procedimiento que posibilita la contratación de este colectivo sin que sea aplicable la situación nacional de empleo.

Muchas gracias por el interés y la atención prestada.