

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE TRABAJO

ORDEN de 6 de febrero de 1971 por la que se aprueba el Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios.

Ilustrísimos señores:

Encaminado principalmente a preservar la vida e integridad del Estibador en las operaciones portuarias, a la par que mejorar las condiciones del factor humano y en cumplimiento de lo previsto en el artículo 161 de la Ordenanza del Trabajo de Estibadores Portuarios de 5 de diciembre de 1969, se dicta el presente Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios, elaborado y propuesto por la Dirección General de Trabajo, previo los informes y conformidad de la Organización de Trabajos Portuarios y Secretaría General Técnica de este Departamento.

No pretende ser una regulación exhaustiva de cuanto se puede hacer sobre la materia, pero mayor extensión hubiese dado, al propio tiempo que mayor complejidad, graves dificultades para su cumplimiento, ni tampoco cabe tipificar, minimizando, el inmenso número de operaciones posibles dentro de las variadas mercancías, buques, muelles, aparatos, mecanismos y multitud de sistemas de organización de trabajo en los distintos puertos españoles.

Se recogen fielmente las normas contenidas en los compromisos internacionales suscritos por España, en su mayoría de la O. I. T., no pocas de las recomendaciones de la Reunión de expertos de Ginebra de 1966 del mismo Organismo, debidamente adaptadas, y cuanto la nueva técnica aconseja sobre el particular, al abierto desarrollo social y económico de nuestros puertos, con su creciente mecanización, asignando a la O. T. P., cometido principal en la vigilancia, instrucción, coordinación y asistencia social sobre la materia.

Se puntualiza, en forma un tanto nueva, cometidos y responsabilidades propios de mandos intermedios, indispensables y precisos para la unidad, que requiere el trabajo de equipo, característico de las operaciones portuarias.

En todo caso, el cumplimiento de cuanto se previene en este texto entendemos favorece grandemente los objetivos propuestos en defensa de la vida, integridad física y de la dignidad profesional del Estibador portuario, que se desenvuelve, y así está reconocido internacionalmente, en un ambiente laboral de evidente riesgo y elevada frecuencia de accidentabilidad.

Su texto entrará en vigor a los tres meses de su publicación con el fin de que las Empresas, trabajadores y Organismos afectados puedan renovar sus procesos de trabajo, facilitar nuevos medios y servicios y adaptarse con pleno conocimiento y formación a su cumplimiento, dictado en pro de la seguridad, higiene y bienestar de los trabajadores de que se trata.

De otro lado, responde al criterio contrastado de los Comités de Seguridad e Higiene de las Secciones de Trabajos Portuarios y de la Organización Sindical.

Por lo expuesto, y en uso de las facultades conferidas, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º Aprobar el presente Reglamento de Seguridad, Higiene y Bienestar de los Estibadores Portuarios.

2.º Autorizar a la Dirección General de Trabajo para dictar cuantas disposiciones exija la aplicación e interpretación del citado Reglamento.

3.º Disponer su inserción en el «Boletín Oficial del Estado» con vigencia a los tres meses de su publicación.

Lo que comunico a VV. II. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. II.

Madrid, 6 de febrero de 1971.

DE LA FUENTE

Ilmos. Sres. Subsecretario de este Departamento y Director general de Trabajo.

REGLAMENTO DE SEGURIDAD, HIGIENE Y BIENESTAR DE LOS ESTIBADORES PORTUARIOS

CAPITULO PRIMERO

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1.º *Objeto.*

Las normas de este Reglamento regulan la protección obligatoria mínima y las orientaciones, destinadas a prevenir accidentes y enfermedades profesionales, facilitar el socorrismo y lograr las mejores condiciones de salud, de higiene y bienestar en la prestación del trabajo de los Estibadores portuarios en toda el área nacional.

Art. 2.º *Ámbito de aplicación.*

Las presentes disposiciones son de obligatorio cumplimiento para los empresarios y trabajadores dependientes de los mismos, comprendidos en la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969, y afectan igualmente a los Organismos e Instituciones que intervienen en las operaciones portuarias previstos en la Orden que se cita.

CAPITULO II

Organización de la Seguridad

Art. 3.º *Competencias y facultades del Ministerio de Trabajo.*

Salvando las competencias atribuidas por la Ley de Puertos a los Ingenieros Directores de los Puertos y las correspondientes a la autoridad de Marina y Capitanes de buques, en las suyas respectivas, relacionadas con la dirección e inspección de operaciones de carga y descarga sobre muelles o a bordo, corresponderá al Ministerio de Trabajo:

1. Dictar normas para la aplicación, interpretación y desarrollo de este Reglamento.

2. Dirigir, coordinar, vigilar, tutelar y fiscalizar las actividades sobre la misma materia que puedan llevar a afecto la O. T. P., las Empresas de por sí o a través de sus Encargados o Capataces y trabajadores.

3. Armonizar su actuación en este campo con la de otros Departamentos ministeriales.

4. Acordar la suspensión o paralización de los trabajos que impliquen grave riesgo para los Estibadores portuarios.

5. Informar de oficio o a requerimiento de autoridad competente sobre las circunstancias personales, materiales o temporales que se deduzcan de las investigaciones practicadas en casos de accidentes de trabajo o enfermedades profesionales, de carácter mortal o grave, que afecten a los trabajadores de la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969.

6. Ejercer la vigilancia y fiscalización respecto al cumplimiento de preceptos de seguridad e higiene del trabajo de este Reglamento y disposiciones concordantes por medio del Cuerpo Nacional de Inspección de Trabajo.

7. Determinar y exigir en vía administrativa las responsabilidades e indemnizaciones que se deriven del incumplimiento de las obligaciones impuestas por este Reglamento y las relaciones en materia de seguridad e higiene en el trabajo.

8. La recepción, clasificación y publicación de datos estadísticos sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de obligatoria declaración que afecten a los Estibadores.

9. Otorgar premios o imponer sanciones, tanto a Empresas como a trabajadores por celo en el cumplimiento o infracción de las normas ordenadas sobre materias de seguridad e higiene, a cuyo efecto se instruirán los expedientes administrativos conforme a los procedimientos reglamentarios.

Art. 4.º *Funciones de la O. T. P. a los fines de este Reglamento.*

La O. T. P. llevará a cabo:

1. La formación de estadísticas adecuadas, que, centralizadas y con las Memorias anuales de los distintos Comités de

Seguridad e Higiene del Trabajo, servirán para la confección de la Memoria anual de los servicios centrales.

2. Dictará las instrucciones precisas que aconsejen los estudios, informes y Memorias de las respectivas secciones.

3. Orientará a los Comités de Seguridad e Higiene del Trabajo sobre medidas y elementos de protección personal deseables en razón a la experiencia y eficacia obtenidas.

4. Cuidará a través de la Inspección de Operaciones del cumplimiento de las normas reglamentarias sobre la materia, sin perjuicio de las facultades inherentes a la Inspección de Trabajo.

5. Promoverá la divulgación, instrucción y perfeccionamiento en materia de prevención, higiene y socorrismo entre todo el personal implicado en las faenas portuarias y sus propios funcionarios a través de charlas, impresos, películas y, sobre todo, cursos, creando una conciencia de seguridad colectiva, con especial atención sobre el «factor humano».

6. Cuidará preferentemente de la creación, sostenimiento y efectividad de servicios asistenciales encaminados a los fines de este Reglamento y en forma particular: botiquines bien dotados, servicios médicos de urgencia, disposición de camillas, vestuarios, duchas, servicios higiénicos, comedores, lugares de contratación abrigados, salas de recreo, bibliotecas, centros educativos, de formación profesional, deportivos y cuanto favorezca a la prevención, higiene y bienestar que ha de redundar, entre otros beneficios, en el mejor estado de ánimo personal para evitar accidentes.

7. Dotará a todos los trabajadores de plantilla, en forma individual, de los elementos y medios de protección personal que se consideren indispensables y de uso constante, y dispondrá lo conveniente sobre equipos especiales para determinadas operaciones ocasionales, o los que deba utilizar el personal restante en la forma que proceda en cada caso, pudiendo ser los primeros de propiedad o a cargo de las Empresas.

8. Establecerá los premios y sanciones para quienes mejor observen y se distingan en orden a prevención y socorrismo o infrinjan sus reglas, en su caso, oyendo en todo caso a los Comités de Seguridad e Higiene.

De los Comités de Seguridad e Higiene

Art. 5.º De acuerdo con el artículo 162 de la Orden de 5 de diciembre de 1969, seguirán funcionando los Comités de Seguridad e Higiene con la composición que se menciona en el mismo y ateniéndose en el ejercicio de su cometido a la Orden de 21 de septiembre de 1944 y normas para su aplicación de 4 de octubre del mismo año.

De los Inspectores y Vigilantes de Operaciones

Art. 6.º Tendrán el carácter de Vigilante permanente de Seguridad los Inspectores y Vigilantes de Operaciones de la O. T. P. en los puertos afectados a la demarcación territorial de su función.

Art. 7.º Dichos funcionarios para el ejercicio de la citada misión deberán haber asistido y probado su aptitud en cursos especializados al efecto para dichas categorías en orden a prevención y socorrismo, concretamente en actividades portuarias.

Art. 8.º Los Inspectores y Vigilantes de Operaciones tendrán como misión principal de su cometido la vigilancia de cuantas operaciones portuarias se desarrollen en su demarcación e intervengan Estibadores en orden a la observancia de los preceptos de seguridad e higiene.

Art. 9.º En su misión informativa formulará siempre a los Capataces de Operaciones las observaciones y correcciones que procedan en orden a las anomalías percibidas, las cuales las pondrán seguidamente en conocimiento de la Empresa en el caso de que por sí no pudieran ser subsanadas, debiendo el empresario adoptar las providencias precisas para el debido cumplimiento inmediato, sin perjuicio de poder impugnar la medida con posterioridad si se estimase improcedente o abusiva.

Art. 10. Deberán estar en constante contacto con la Inspección de Trabajo, tanto para recibir el mejor asesoramiento técnico cuanto para denunciar las infracciones que no fuesen corregidas, con el fin de que el Organismo oficial competente actúe como considere oportuno, acudiendo incluso al procedimiento sancionador.

Enviarán igualmente a la Sección de Trabajos Portuarios las denuncias por las infracciones observadas para conocimiento y providencias de sus Comisiones, especialmente del Comité de Seguridad e Higiene.

Art. 11. Formará parte del Comité de Seguridad e Higiene en cada Sección el Inspector de Operaciones y, en su defecto, el Vigilante.

Dará cuenta al Comité de los accidentes de trabajo ocurridos con valores estadísticos y sus causas, así como sugerirá las medidas pertinentes que a su juicio convenga adoptar a la vista de su experiencia y práctica, que serán estudiadas en el seno de aquél para las resoluciones pertinentes.

Art. 12. El Inspector o Vigilante de Operaciones podrá requerir del Capitán del buque le sea mostrado el Cuaderno de Inspección de los medios de carga y descarga que todo buque debe llevar a bordo, pudiendo excepcionalmente, cuando a su juicio existan razones que lo justifiquen, suspender la operación de carga o descarga hasta que se le haya exhibido y comprobado satisfactoriamente.

Cuando se acuerde tal medida, se pondrá en inmediato conocimiento de la Secretaría de la Sección a fin de que se comuniqué al Delegado de Trabajo y a la autoridad de Marina a los efectos consiguientes.

Obligaciones de las Empresas

Art. 13. Siendo facultad de las Empresas portuarias la organización del trabajo, según previene el artículo 11 de la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969, a ellas corresponde la responsabilidad directa que se derive del incumplimiento de normas reglamentadas, de prevención de riesgos que atenten contra la vida o la salud de sus trabajadores, previstas en el Ordenamiento legal vigente, en el presente texto o las concordantes aplicables.

Art. 14. Cualquier sistema de organización de trabajo y posibles cambios tendientes a favorecer la productividad, observarán como norma preferente aquella que suponga las mejores condiciones de seguridad e higiene para sus productores.

Art. 15. En ningún caso podrán reducirse en su número la composición de manos fijadas como mínimas a efectos de seguridad en las operaciones portuarias por las autoridades competentes.

Art. 16. Las Empresas vendrán obligadas a facilitar la maquinaria y material que de ellas dependa, en buen estado y condiciones de seguridad, responsabilizándose del correcto uso por quien lo emplee, bajo su dependencia.

Art. 17. Las Empresas de por sí, o a través de su representante en el Comité de Seguridad e Higiene del Trabajo, están obligadas a dar cuenta y proporcionar información a la O. T. P. sobre defectos de prevención o riesgos nuevos, forma de eliminar los peligros y fomentar la cooperación y solidaridad portuaria a los fines prevenidos en este Reglamento.

Art. 18. Cuidarán que el personal fijo, de ellas dependiente, esté instruido en materia de prevención de accidentes, a cuyo efecto facilitará la asistencia a los cursos de divulgación o instrucción que se impartan por la O. T. P., particularmente de los Encargados, Capataces y Especialistas.

Art. 19. Las Empresas informarán a sus Capataces con antelación suficiente de las operaciones y clases de cargamento a manipular, en especial de los peligrosos, así como el peso de los fardos u objetos de gran tamaño, para la oportuna adopción de medidas y prevenciones por parte de éstos relacionadas con los trabajadores y material necesario.

Art. 20. Cuando como consecuencia del incumplimiento de las normas sobre Seguridad e Higiene previstas en este Reglamento, o en el General sobre la materia, o debido al mal estado de los útiles de trabajo de la Empresa, se produjera un accidente, con evidente relación de causalidad, toda indemnización que se produzca se aumentará de un 30 a un 50 por 100, de conformidad con lo establecido en las Leyes Generales de la Seguridad Social.

Dicho recargo será a costa del empresario, y no podrá ser objeto de póliza de seguro, bajo pena de nulidad.

Art. 21. Darán cuenta a través de los partes estadísticos oficiales a la O. T. P. de los accidentes de trabajo que ocurran durante el desarrollo de sus operaciones portuarias.

Obligaciones de los Capataces generales y de Operaciones

Art. 22. Quienes ostenten estas categorías tendrán las obligaciones siguientes:

1. Cumplir personalmente, dando ejemplo, y hacer cumplir a los trabajadores a sus órdenes inmediatas lo dispuesto en este Reglamento y en el General de Seguridad e Higiene y

anexos que le afecten, así como las instrucciones dictadas por los superiores jerárquicos y en especial de la O. T. P. sobre condiciones preventivas e higiénicas en el trabajo.

2. Distribuir al personal según sus aptitudes, y con criterio de justicia, en los distintos puestos de trabajo con miras a la prevención, a no ser que en esta línea preventivista, por costumbre y composición habitual de equipos, viniesen prácticamente designados los puestos y misiones.

3. Siempre que existan trabajadores de nuevo ingreso o de Registro Nominativo, o se trate de operaciones nuevas, darán instrucciones concretas los Capataces sobre la forma de operar con que deberán actuar en sus distintos puestos los trabajadores neófitos, enseñándoles el manejo debido y los riesgos existentes y forma de evitarlos, adoptándose los métodos y procesos que ofrezcan mayor seguridad; se cerciorarán de la comprensión de las enseñanzas, y en tanto no se adquiera cierta práctica operatoria, y según su tipo, deberá efectuarse la operación sin llegar a la rapidez normal que es común en los avezados en el oficio.

Puede ser aconsejable, según los casos, la designación de «padrino» al neófito, que vea directamente la realización de las maniobras de éste y por su seguridad.

4. Al hacer la distribución de personal en las distintas operaciones se tendrá en cuenta el evitar que ocupen puestos en máquinas o lugares peligrosos el personal que sufra defectos físicos, tales como epilepsia, vértigos, calambres, sordera, defectos de visión u otros análogos.

De modo especial se cuidará que los puestos de amantereo estén cubiertos con trabajadores de vista normal.

5. Impedirá el trabajo del personal no apto o el de aquel que su estado patológico determine grave peligro para él o sus compañeros, de modo especial los que sufran intoxicaciones etílicas o por drogas.

6. Cuidará personalmente de que el material que haya de utilizarse en la operación esté en buen estado, sustituyendo el que pudiera estar deficiente.

7. Se preocupará de que los Maquinilleros, Gruistas, Conductores y Mecánicos comprueben el normal funcionamiento de su maquinaria respectiva antes de iniciar las operaciones; de modo particular: las palancas, frenos, engrases, cables, volantes y engranajes.

8. Ordenará a sus trabajadores al iniciar la labor para que la zona donde se vayan a desarrollar la mayor parte de las operaciones quede lo más expedita posible y libre de obstáculos para evitar caídas, tropezones y choques.

9. Corregirá a los Estibadores con perseverancia las posiciones defectuosas en el levantamiento de pesos y cargas, así como los vicios operatorios realizados por rutina, aplicando las técnicas de cinemática y modernas organizaciones racionales de trabajo, instruyendo y explicando cuáles son los movimientos correctos para obtener el mejor rendimiento con el menor esfuerzo y fatiga, eludiendo los agotadores e innecesarios.

10. Imprimirá unidad y ritmo al trabajo, conjuntando o escalonando los esfuerzos de quienes intervienen en la operación, tratando de evitar tanto la lentitud y desfase de situaciones de espera como el apresuramiento, que puede poner en peligro la seguridad de los trabajadores.

11. Paralizará aquellos trabajos en que exista el peligro inminente de accidentes por avería, defecto o mal funcionamiento de la maquinaria, material o dispositivos de seguridad, o por existencia de atmósferas gravemente nocivas hasta corregir la anomalía, o utilizar los medios de protección personal adecuados.

12. Colaborará con diligencia en trabajos de auxilio y extinción de siniestros en favor y socorro de las víctimas de accidente, y en evitación de males mayores, inclusive con el personal a sus órdenes, cuando lo aconsejen las circunstancias, y dentro de los posibles límites de seguridad.

13. Cuidará que el lesionado o herido por accidente sea atendido con toda urgencia y acompañado, según la índole de la lesión, por los compañeros precisos, a ser posible testigos del hecho.

14. En caso de accidente mortal indubitado, se cubrirá el cuerpo de la víctima, haciéndose cargo el Capataz de la ropa que no vista o lleve aquella, y objetos de su pertenencia, terminando únicamente las actividades necesarias que sean precisas para la inmediata paralización de la operación, hasta el levantamiento del cadáver por la autoridad judicial competente, a la que esperará en el lugar del accidente para su debida información y las diligencias que sean del caso, tomando nota previamente de los testigos presenciales de los hechos, al propio tiempo que hará saber a la Empresa, que asumirá las obligaciones pertinentes, entre otras dar cuenta a la familia y a la Inspección de Operaciones de lo sucedido, utilizando al es-

preciso como enlaces de comunicación a los trabajadores de la propia operación.

15. Informará a su Empresa todos los casos de accidentes con baja o aquellos en que aun sin existir víctimas tengan trascendencia singular, con la especificación de circunstancias y causas a su juicio.

Art. 23. Los Capataces estarán en contacto regular con la Inspección de Operaciones, tanto para la mejor prevención cuanto para la debida información recíproca sobre frecuencia y modo de evitar accidentes, así como posibles nuevos riesgos que convenga prevenir.

Art. 24. Procurarán el constante perfeccionamiento de su formación en las materias objeto de este Reglamento, siendo obligatoria la asistencia a los cursillos para los que sean convocados por la O. T. P.

Obligaciones de los trabajadores

Art. 25. Los trabajadores vendrán obligados a cooperar activamente en la prevención de riesgos profesionales y mantener la máxima higiene en el trabajo, tanto en provecho propio como para los demás por un principio de solidaridad profesional y nacional.

A tal fin, e independientemente del principio general anterior, se señalan como obligaciones específicas de los trabajadores las siguientes:

1. Cumplir fielmente los preceptos de este Reglamento y los del General de Seguridad e Higiene, así como las disposiciones complementarias.

2. Obedecer las instrucciones dictadas por sus superiores jerárquicos en materia de prevención y debido uso de maquinaria y dispositivos de seguridad.

3. Recibir las enseñanzas facilitadas a través de charlas, material escrito, películas, cursos, etc., que promueva la O. T. P. en materia de seguridad e higiene, salvamento y socorrismo.

4. Atender los consejos y apercibimientos que formulen los Inspectores y Vigilantes de Operaciones de la O. T. P. en materia de Seguridad e Higiene, que normalmente lo harán a través de sus Capataces.

5. Dar cuenta a los Capataces respectivos o a los funcionarios del apartado anterior de las averías y deficiencias observadas que puedan constituir peligro para algún puesto de trabajo.

6. Utilizar correctamente los dispositivos de seguridad y los medios de protección personal que se les asignen, cuidando de su conservación y vida para su debido uso cuando se prescriba.

7. Cuidar y mantener constantemente su higiene personal para evitar enfermedades contagiosas y molestias a los compañeros de trabajo.

8. Someterse a los reconocimientos médicos preceptivos y a las vacunaciones, inmunizaciones o preventivos ordenados por las autoridades sanitarias o por la O. T. P.

9. Cooperar activamente en la extinción de siniestros y en el salvamento de víctimas de accidentes en condiciones que puedan ser exigibles.

Organismos públicos y Capitanes de buques

Art. 26. Todos quienes intervengan a través de sus respectivas competencias en una u otra forma en las operaciones portuarias y sin mengua de sus propias atribuciones otorgadas por las leyes, están obligados a velar por la seguridad del trabajador, a cumplir las normas y seguir las orientaciones de este Reglamento, cuidando especialmente del debido funcionamiento de las instalaciones y mecanismos que le competen y subsanando sus posibles defectos, procurando dentro de lo posible la mejor prevención, higiene y bienestar en el trabajo; estableciéndose los contactos y colaboraciones que sean precisas, estimándose de singular valor las informaciones y actuaciones de los Comités de Seguridad e Higiene.

CAPITULO III

Del factor humano

Art. 27. Comportamiento de seguridad.

Los actos inseguros o antiseguridad suelen producir frecuentemente más daños en nuestra actividad portuaria a los compañeros que al propio trabajador que los realiza; por ello se establece con carácter imperativo, y por razones de solidaridad profesional, el deber individual de crear y tener una conciencia de seguridad colectiva que obliga a un «comportamiento de seguridad».

Art. 28. Para el cumplimiento de este deber es precisa la colaboración total de cuantos intervienen en operaciones portuarias: Primero, en la formación e instrucción de la seguridad; segundo, correcta distribución del personal, según sus capacidades y aptitudes; tercero, disciplina a las normas de prevención; y cuarto, el pertinente control de las actitudes propias, en todo momento.

Art. 29. *La atención.*

La atención en el trabajo será exigible durante la prestación del mismo; el adecuado sistema laboral, con su ritmo normal, prevendrá los descansos y recuperación de fatiga, para que aquella no disminuya, obteniendo el mejor rendimiento con la máxima seguridad.

Siendo las caídas, los golpes de objetos y aprisionamiento de manos y dedos los accidentes que dan mayor índice de frecuencia—Independientemente de las prevenciones y uso de medios de protección personal de que se habla en otros capítulos—, la atención del Estibador debe dirigirse en todo caso: a las superficies sobre las que anda, a la formación de eslingas y pilas, a no rebasar las cargas máximas autorizadas; a las marchas de las izadas y recorridos de carretillas, a la existencia de clavos, puntas afiladas, astillas y aristas cortantes en cajas y mercancías y a procurar que las manos no se aprisionen entre cargas o contra aquéllas y el suelo, paredes, redes, cables y ganchos.

Prohibiciones generales

Art. 30. Para el debido comportamiento de seguridad se fijan las siguientes prescripciones generales a observar por los Estibadores.

Se prohíbe:

- a) Manipular los aparatos mecánicos a quien no tenga el título o diploma correspondiente.
- b) Poner en marcha o parar aparatos sin avisar a quienes pudieran estar afectados por la medida.
- c) Eliminar dispositivos de seguridad.
- d) Utilizar herramientas para usos diferentes de sus fines o en mal estado.
- e) Colocar escaleras indebidamente o inadecuadas.
- f) Derramar líquidos, especialmente grasos en las áreas de trabajo o pasos.
- g) Situar, dejar o abandonar materiales o herramientas en lugares que entorpezcan la labor.
- h) Arrojar materiales u objetos que deben ser llevados y entregados.
- i) Ir corriendo, a no ser en casos de urgencia.
- j) Salvar desniveles en forma incorrecta, como escalados o saltos que pudieran ser peligrosos para caídas.
- k) Colocarse bajo cargas suspendidas.
- l) Trabajar a ritmo inadecuado, en rapidez o lentitud y sin coordinación con el equipo.
- m) Levantar cargas con la espalda curvada y sin doblar las rodillas.
- n) Sobrecargar los límites autorizados.
- ñ) Izar cargas en oblicuo o sin las adecuadas y minuciosas precauciones en caso obligado.
- o) Apilar en forma insegura.
- p) Distraer a los compañeros de trabajo.
- q) Hacer ruidos inútiles.
- r) Gastar bromas.
- s) Molestar, insultar y asustar.
- t) Refirir o pelearse.
- u) Empujarse.
- v) Toda acción que se proscriba en el articulado del texto reglamentario o aplicable.
- x) Cualquier acción dolosa o de imprudencia temeraria que atente contra la seguridad personal o colectiva.

Art. 31. *Prohibiciones en trabajos específicos.*

Se prohíbe a los Especialistas encargados del manejo de su máquina comer, beber, fumar y leer mientras gobiernen los aparatos. No podrán abandonar sus puestos sin previa autorización de quien les manda.

Art. 32. Las prohibiciones del anterior artículo se podrán generalizar a todos los trabajadores de una operación cuando la índole de peligrosidad de la misma lo requiera, dándose la orden prohibitiva por el Capataz correspondiente.

Art. 33. En la manipulación de botellas de aire comprimido, bombonas conteniendo gases de tipo butano o análogos, éstas no se podrán lanzar, golpear, arrastrar ni rodar.

SELECCION DE PERSONAL

Art. 34. *Ingreso.*

Se exigirán para el ingreso en los censos, aparte de los requisitos previstos en el artículo 45 de la Orden de 5 de diciembre de 1969, un examen médico riguroso, en el que se tendrá en cuenta no sólo la fisiología que afecte al pleno desarrollo laboral, sino también el aspecto psíquico y caractereológico, evitando el acceso de quienes en las pruebas psicotécnicas den evidentes muestras de agresividad y coléricos.

Tampoco deberán ingresar quienes padezcan epilepsia, vértigos, sordera o defectos graves de la vista.

Art. 35. *Acceso a especialidades.*

Como trámite previo a las pruebas de capacidad y obtención de diplomas que habiliten al desempeño de las funciones de Amantero, Maquinillero, Gruista y Conductor, será preciso nuevo reconocimiento médico, en donde, aparte de las condiciones psicotécnicas, se juzgará con especial rigor las anomalías de la vista y el oído.

Dichos Especialistas, con la salvedad de los afectados por el Código de Circulación, que observarán sus reglas, pasarán obligatoriamente revisión de reconocimiento médico cada cinco años, hasta los cuarenta; cada dos años, a partir de esta edad hasta los cincuenta, y anualmente hasta la jubilación, sin cuya revisión no se podrá ejercer tales funciones.

Art. 36. Todos los trabajadores, y singularmente los Especialistas, estarán obligados a declarar cualquier merma de facultades que en el desarrollo de su actividad puedan poner en peligro la seguridad colectiva, pasando al oportuno reconocimiento médico.

Se arbitrarán los cambios de lista que procedan para salvar los derechos laborales.

FORMACION PROFESIONAL Y EN SEGURIDAD

Art. 37. La progresiva mecanización de los puertos exige una formación profesional más completa y nueva en muchos casos, a los Estibadores en general y otra cualificada, para los Especialistas.

La O. T. P. cuidará de la formación profesional de Estibadores, Especialistas y Capataces a través de los cursos correspondientes, con especial dedicación en sus enseñanzas a lo relativo a cuestiones de seguridad.

Art. 38. Los Capataces instruirán y formarán especialmente a los aspirantes en el cometido de sus obligaciones como Estibadores portuarios, señalando los riesgos y forma de evitarlos.

Art. 39. Independientemente de la formación profesional, la O. T. P. organizará cursos, charlas, publicaciones de folletos y proyección de películas, encaminadas a la divulgación y perfeccionamiento de los conocimientos sobre técnicas de seguridad y socorrista.

Art. 40. Los Estibadores, Especialistas y singularmente los Capataces están obligados a la asistencia, a los cursos formativos y constante perfeccionamiento en el conocimiento, aptitud y actitudes para conseguir el mejor comportamiento de seguridad.

DEL MANDO DE LAS OPERACIONES

Art. 41. *Unidad en la operación.*

A efectos de la necesaria unidad de la operación portuaria y debido ritmo, todos los trabajadores coordinados en la misma, incluidos los Gruistas, Maquinilleros y Conductores dependerán en su actuación operativa del Capataz, sin perjuicio de que dichos Especialistas formulen las «observaciones técnicas» propias de su cometido y responsabilidad, que habrán de ser tenidas en cuenta cuando sean de tal carácter.

Art. 42. Los Capataces darán las órdenes claras, concretas e inteligibles a sus trabajadores, evitando los gritos y broncas que puedan herir gravemente el amor propio y dignidad de aquéllos, debiendo utilizar la amonestación y la reprobación privadamente, para el incumplimiento de los deberes que se advierten, y la corrección para los errores.

Las faltas graves y reiterativas de los trabajadores se comunicarán a la Empresa por los Capataces.

Art. 43. Los Capataces podrán y deberán suspender en el trabajo a quienes por su falta de aptitud o peligrosa actitud pongan en riesgo la seguridad, sin perjuicio de que, obedecida la orden, pueda posteriormente reclamarse por el afectado sobre la procedencia de la medida.

CAPÍTULO IV

Condiciones ambientales

Art. 44. Las Empresas, Capitanes de buques y Organismos que intervengan en las operaciones portuarias cuidarán, en las esferas de sus respectivas competencias, que las condiciones ambientales sean lo más favorables y propicias para el factor humano, independientemente de las prevenciones y protecciones exigibles, en el factor técnico, que se desarrollan en este Reglamento, el General de Seguridad e Higiene y los especiales que les pudieran afectar.

Art. 45. Iluminación.

Independientemente de las prescripciones particularizadas que se regulan en el capítulo siguiente sobre esta materia, las Empresas se atenderán a las normas del Reglamento General de Seguridad e Higiene y a las de la Orden de 25 de agosto de 1940 sobre iluminación de los centros de trabajo o a las que pudieran dictarse a este respecto.

Art. 46. Ruido.

Dentro de las dificultades que entraña su limitación en los trabajos portuarios, se procurará, en lo que sea posible y resulte aconsejable, además del calzado de cubiertas y caucho de los vehículos—que es preceptivo—, disminuir el uso de claxon o avisadores, cuando no exista prohibición específica; verificar el engrase de máquinas y aparatos que suavice sus chirridos, no descargar desde altura las mercancías metálicas, rodar con cuidado los bidones y evitar los gritos y chillidos.

CAPÍTULO V

Normas de seguridad

TRABAJOS EN TIERRA

A) Embarcaderos y muelles

Art. 47. 1. Todas las vías de acceso regulares que pasen por una dársena, muelle, desembarcadero u otro lugar semejante que los trabajadores hayan de utilizar para trasladarse al sitio donde son efectuadas las operaciones, o para el regreso, así como todos los lugares de trabajo situados en tierra, deberán estar acondicionados para garantizar la seguridad de los trabajadores que los utilicen.

2. Antes de iniciar las operaciones típicamente portuarias se efectuarán las precisas para desembarazar el área principal de trabajo de los elementos innecesarios, que serán colocados ordenadamente en lugares que no molesten, en especial cuerdas y cables, y dejando superficies despejadas.

3. Si hubiese polvo que pudiera perjudicar, se regará el área convenientemente.

4. Si existiesen sobre el terreno derrames de grasas, brea, ácidos, tóxicos o sustancias susceptibles de provocar caídas o peligro por su corrosión o inhalación, se requerirán los servicios adecuados para su desaparición y, en último término, se procederá a su anulación de efectos, utilizando baldeo o absorbentes, como el serrín o arena, para evitar demoras en la operación portuaria.

5. Todos los lugares de trabajo en tierra y todas las partes peligrosas de las vías de acceso mencionadas que a allí conduzcan, a partir del camino público más próximo, deberán estar provistos de alumbrado eficaz y sin peligro.

6. Los muelles y desembarcaderos estarán suficientemente despejados de mercancías para mantener el libre paso hacia los medios de acceso a que se refiere el artículo 49.

7. Cuando se haya dejado un paso a lo largo del borde del muelle o desembarcadero, deberá tener, por lo menos, 90 centímetros de ancho y estar libre de todos los obstáculos que no sean las construcciones fijas y los aparatos o artefactos en uso.

8. Por la Autoridad competente de los puertos se deberá de ordenar el tráfico, según el espacio disponible, en una o varias direcciones y lugares de aparcamiento de vehículos, con las señalizaciones correspondientes, que, a la par que mejoren la fluidez, ofrezcan más garantía de seguridad a quienes intervienen en las operaciones portuarias.

9. En la medida que sea posible, teniendo en cuenta el tráfico y el servicio:

a) Todas las partes peligrosas de estas vías de acceso y lugares de trabajo (por ejemplo, aberturas, recodos y bordes peligrosos) deberán estar provistos de barandillas apropiadas de una altura no menor de 75 centímetros.

b) Los pasos peligrosos sobre puentes, arcones, y compuertas de las dársenas deberán estar provistos en cada lado, y hasta una altura no menor de 75 centímetros, de barandillas, que continuarán por cada extremo en una longitud suficiente, que no será preciso que pase de 4,50 metros.

c) En los cruces de vías férreas o pasos de circulación peligrosos se emplearán señales visibles o acústicas indicadoras del peligro.

10. Se considerarán satisfechas las condiciones relativas a dimensiones previstas por el apartado 9 del presente artículo, en lo que se refiere a los aparatos que estuvieron en uso en 3 de julio de 1934, fecha de la ratificación del Convenio número 32.

B) Almacenes portuarios

Art. 48. a) En los almacenes, «docks», tinglados y demás lugares de almacenamiento de mercancías se tendrán presentes cuantas medidas sean de obligatoria y general observancia, impuestas por el Ordenamiento legal vigente y en especial las referentes a cubicación, ventilación, iluminación, pavimentos y pasillos de los locales de trabajo; circulación, manipulación y almacenamiento de mercancías; precauciones especiales respecto a aquellas de naturaleza peligrosa por su toxicidad o por ser susceptibles de producir incendios; montacargas, ascensores, carretillas y, en general, cuantos aparatos, vehículos o dispositivos se empleen para el transporte o elevación de las mercancías.

b) Se dedicará una especial atención a la prevención de incendios, adoptándose en la medida necesaria las prescripciones generales sobre la materia.

TRABAJOS A BORDO

A) Medios de acceso a los buques

Art. 49. a) Los buques que precisen trabajadores a bordo para realizar operaciones de carga y descarga deberán estar provistos de medios de acceso que ofrezcan garantías suficientes de seguridad.

b) Estos medios de acceso consistirán en:

1) Una escala de portalón o una pasarela.

2) En defecto de las anteriores, una escala sencilla.

c) Las escalas y pasarelas tendrán una anchura mínima de 55 centímetros e irán afirmadas en forma eficiente, a fin de evitar su desplazamiento; su inclinación al utilizarlas no será excesiva; los materiales que las constituyan serán de buena calidad y estarán mantenidas en perfecto estado de conservación.

d) Irán provistas de pasamanos a cada banda y en toda su longitud.

Las escalas de portalón, llevarán el pasamanos en una sola banda cuando la otra quede eficazmente protegida por el costado del buque, pero en todo caso la escala debe ir trincada al costado, de forma que no admita separación ni balanceo. La altura del pasamanos no será inferior a 82 centímetros.

e) Las escalas sencillas tendrán longitud y resistencia suficiente y estarán convenientemente sujetas.

Art. 50. a) Las autoridades competentes podrán disponer la suspensión o modificación de las disposiciones contenidas en el artículo anterior, siempre que éstas que los dispositivos mencionados no son indispensables para la seguridad de los trabajadores.

b) Lo preceptuado en el citado artículo no se aplicará a las plataformas o planchas de carga y descarga cuando se utilicen exclusivamente para las operaciones.

c) Los trabajadores no deberán ni podrán ser obligados a utilizar otros medios de acceso que los especificados o autorizados en el artículo anterior.

Art. 51. Cuando los trabajadores tengan que utilizar embarcaciones para trasladarse a un buque o viceversa, por no estar atracado al muelle, pasar de un buque a otro, o cualquier otra circunstancia, se adoptarán las medidas adecuadas para la seguridad del transporte. Las embarcaciones utilizadas a este fin irán tripuladas con personal debidamente autorizado, y su equipo y condiciones de carga se ajustarán a los requisitos del Reglamento de aplicación del Convenio de Seguridad de la Vida Humana en el Mar y provistos de los certificados correspondientes.

B) Alumbrado de operaciones

Art. 52. Cuando las operaciones deban efectuarse a bordo de un buque, los medios de acceso al mismo, así como todos

los lugares del barco en los cuales se hallen ocupados los trabajadores o a los cuales puedan tener que acudir en el curso de su trabajo, deberán estar eficazmente alumbrados, así como la parte del cantil lindante con el agua.

La colocación de focos y reflectores, cuando proceda, será con cristales difusores que eviten deslumbramiento en la posición normal de andar o de trabajar, o con ángulos no inferiores a 30 grados comprendidos entre el rayo luminoso y el ojo del trabajador.

La intensidad media de iluminación en todo caso no podrá ser nunca inferior a 20 lux, debiendo de estar comprendida entre los 20 y 50, medidos a 0,75 metros de la parte del suelo sobre el que se tenga que trabajar.

C) Acceso a las bodegas

Art. 53. a) Cuando el plano o piso de una bodega se halle situado a más de 1,50 metros por debajo de la cubierta superior y a la cual tengan que descender los trabajadores en las operaciones de carga y descarga, deberán disponer de medios que permitan el acceso a ellas con suficiente garantía de seguridad.

b) Estos accesos consistirán normalmente en una cascata fija que habrá de cumplir los requisitos siguientes:

1. Ofrecer un apoyo a los pies del trabajador tal, que no esté limitada su profundidad en un espacio no inferior a 11,5 centímetros. La anchura de los «pasos» o apoyos será, como mínimo, de 25 centímetros, y la separación entre ellos será de 25 a 30 centímetros, y estarán dispuestos de forma que el trabajador pueda asirse a sus gualderas o pasamanos en toda su longitud.

2. La escala en el interior de la bodega no estará retirada de la vertical de la escotilla más de lo que sea razonablemente necesario para que no sobresalga de la brazola de dicha escotilla.

Se recomienda, no obstante, la instalación de escalas con escotillas independientes, alejadas de los espacios donde se verifique la carga.

3. Si la escala está constituida por dispositivos fijados en la brazola de la escotilla, éstos cumplirán las condiciones de profundidad, separación entre pasos y medios para asirse, indicados anteriormente, con gualderas, de forma que no pueda resbalar lateralmente el pie del trabajador.

4. Si existen escalas distintas entre las cubiertas inferiores en la medida que sea posible, irán situadas en la prolongación de aquella que arranca de la cubierta superior.

5. Se prohíbe utilizar las escaleras de escotillas al propio tiempo que se iza o arria una carga.

c) Si debido a la forma en que ha sido construido el buque no se pudiese razonablemente exigir la instalación de una escala fija, se podrán autorizar otros medios de acceso a las bodegas, haciéndose constar esta autorización en el cuaderno de Inspección, y ello siempre y cuando estos medios eventuales cumplan en la medida que sea posible las condiciones que se exigen para las escalas fijas.

d) Si se comprobare que a consecuencia de las operaciones de carga y descarga se ha inutilizado la escala fija existente, se podrá hacer uso circunstancialmente de una móvil, a condición de que reúna garantías suficientes de seguridad.

e) Las disposiciones precedentes no son obligatorias para los buques sin cubierta, en los cuales los Encargados de carga y descarga deberán instalar una escala con ganchos en la parte superior u otros medios que permitan asegurarla firmemente.

f) Durante las operaciones de carga y descarga se dejará en la cubierta y alrededor de las brazolas de las escotillas un espacio libre de 60 centímetros de anchura mínima, con objeto de poder llegar sin impedimento a los medios de acceso a las bodegas, y retirar o colocar, en condiciones de seguridad, los baos móviles, galeotas y cuarteles de las escotillas.

g) En el forro exterior de los túneles de los ejes que atraviesan las bodegas se colocarán, por ambas bandas, escalas que permitan pasar de un lado a otro de los mismos.

Art. 54. Se tomarán toda clase de precauciones para que los trabajadores puedan evacuar fácilmente las bodegas y los entrepuentes en caso de incendio o cualquier otro peligro o accidente grave.

Art. 55. Siempre que en una bodega se trabaje por dos manos a distintos niveles será obligatorio la colocación de una red que proteja a los del plano más bajo.

Art. 56. Sólo para alguna acción concreta y determinada de preparación o remate de operación, y bajo oportuna vigilancia desde el exterior, podrá permanecer un solo hombre en bodega.

Art. 57. Ventilación.

Las bodegas de los barcos serán convenientemente ventiladas antes de bajar a ellas los trabajadores portuarios, según previene el artículo 195 de la Ordenanza vigente de Marina Mercante, y cuando se trate de mercancías y productos peligrosos o malolientes se extremará esta ventilación, practicándose, si fuere preciso, una ventilación o aspiración forzada.

D) Escotillas

Art. 58. 1. Mientras los obreros estén a bordo del buque para efectuar las operaciones, toda escotilla de bodega de mercancías que sea accesible a los trabajadores, cuya profundidad, medida desde el nivel de la cubierta hasta el fondo de la bodega, exceda de 1,50 metros y no esté protegida hasta una altura neta por lo menos de 75 centímetros por sus correspondientes brazolas, deberá, cuando no sea utilizada para el paso de mercancías, carbón o de otros materiales, hallarse rodeada de una barandilla eficaz hasta la altura de 90 centímetros o estar eficazmente cerrada. Las disposiciones del presente párrafo deberán aplicarse durante el tiempo de las comidas y demás interrupciones breves del trabajo, en el caso de que los trabajadores vengán obligados a permanecer a bordo y en un lugar próximo a la escotilla.

2. En caso de necesidad se deberán tomar análogas medidas para proteger todas las demás aberturas de cubierta que puedan constituir un peligro para los trabajadores.

Art. 59. Con objeto de proporcionar la debida seguridad en las operaciones de retirar o colocar cuarteles de escotillas, baos móviles o galeotas, se tendrá en cuenta lo siguiente:

1. Se comprobará que los cuarteles de las escotillas, baos móviles y las galeotas se encuentran en buen estado de conservación.

2. Los cuarteles de las escotillas estarán provistos de dispositivos de maniobra apropiados a sus dimensiones y a su paso.

3. Los baos móviles y las galeotas estarán provistos para su retirada o colocación de dispositivos tales que eviten a los trabajadores la necesidad de subir encima de estos baos móviles o galeotas, al afirmarse los dispositivos citados.

4. Si los cuarteles de las escotillas, baos móviles y galeotas no son intercambiables, deberán ir claramente marcados, indicando la cubierta y escotilla a que pertenecen, así como su posición en esta última.

5. No se podrán emplear los cuarteles de las escotillas en la construcción de plataformas destinadas a las faenas de carga y descarga, ni para otros fines que puedan deteriorarlos, a menos que hayan sido especialmente proyectados para ello.

6. Al retirar los cuarteles de las escotillas se estibarán en lugar adecuado, de forma que las mercancías que se cargan o descargan no puedan deteriorarlos.

7. Antes de utilizar una escotilla se deberán retirar todos los baos móviles y galeotas o afirmar los que no se retiren para evitar que puedan desplazarse.

E) Aparejos de izar pesos a bordo

Art. 60. Todos los aparatos y máquinas, órganos fijos o móviles o piezas o elementos instalados a bordo y destinados a izar o arriar pesos se ajustarán a las reglas de construcción, ensayos y pruebas, reconocimientos e inspecciones periódicas, marcas e inscripciones que establecen los artículos 11, 12 y 13 del Reglamento para el reconocimiento e inspección de los medios de carga y descarga de los buques mercantes en la parte que afecta a la construcción naval, aprobado por Orden de la Presidencia del Gobierno de 24 de febrero de 1962.

Art. 61. En virtud de lo dispuesto en los artículos 16 y 5 del Reglamento citado en el artículo anterior:

1. Todo buque mercante abanderado en España deberá poseer un Cuaderno de Inspección, de acuerdo con el modelo editado por la Inspección General de Buques y Construcción Naval, en donde se registren y describan todos los aparatos y máquinas de izar existentes a bordo, así como todos los accesorios debidamente referenciados.

2. Todo buque extranjero que posea un Cuaderno de Inspección de sus elementos de carga y descarga expedido por el Gobierno de su país en forma similar a la prescrita para los buques españoles, se entenderá que se ajusta a los preceptos establecidos en los Convenios internacionales vigentes sobre pro-

tección de los trabajadores portuarios, por lo que se le considerará autorizado a efectuar operaciones de carga y descarga con sus propios medios.

Si existiesen motivos fundados que hagan sospechar que el estado de conservación de dichos medios o su naturaleza no responde a lo que figura inscrito en su Cuaderno de Inspección o en los certificados anexos, no podrán verificar esas operaciones hasta que aquellos elementos hayan sido reconocidos de acuerdo con las normas del citado Reglamento de 24 de febrero de 1962.

Art. 62. De conformidad con lo dispuesto en el artículo noveno del Reglamento mencionado en los artículos precedentes se tendrán en cuenta las siguientes instrucciones:

a) No podrá existir a bordo ningún medio de carga o descarga que no cumpla con los requisitos que fija dicho Reglamento.

b) Ninguna máquina, aparato o dispositivo de los que componen los elementos de carga y descarga de un buque se podrá utilizar con pesos que ocasionen cargas superiores a las fijadas por los certificados correspondientes.

c) Los pasadores de los grilletes se afirmarán de forma que no puedan zafarse.

d) Se tomarán las debidas precauciones para que los cabos, cables y cadenas no rocen con aristas vivas.

e) Todo cable metálico utilizado para izar o arriar pesos será de una sola pieza en el sentido de su longitud. Las empulgueras de los cables se efectuarán a base de dar tres pasadas como mínimo con un cordón completo del cable y dos pasadas con la mitad de los hilos cortados en cada cordón. Las pasadas de los cordones se darán en sentido contrario al del colchado del cable. Esta prescripción no impide, sin embargo, el uso de otra clase de empulgueras de eficacia equivalente. Toda empulguera irá provista de su correspondiente guardacabo.

MECANIZACION

Art. 63. Las Empresas tratarán de mecanizar las operaciones portuarias, aliviando en cuanto sea posible el esfuerzo físico humano y su seguridad personal, aprovechando los principios de gravedad, la motorización, la electrificación y cibernética en general, y utilizando aparatos, máquinas y vehículos en cuya construcción se hayan tenido en cuenta los principios ergonómicos, que hagan más cómodo, seguro y eficiente el manejo de los mismos.

Art. 64. Se utilizarán los aparatos mecánicos, siempre que sea razonablemente factible, para el levantamiento y transporte de cargas.

Art. 65. Queda prohibida en los puertos y muelles la carga y descarga de sacos, fardos o cualquier mercancía que haya de hacerse a brazo cuyo peso de carga sea superior a 80 kilogramos. todo ello en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto de 15 de noviembre de 1935 y Orden de 2 de junio de 1961.

Art. 66. Los carritos de mano y demás vehículos de propulsión a brazo sólo podrán ser empleados en aquellos puertos que por su escasa actividad portuaria o por las características especiales de alguna operación no quepa la sustitución por carretillas mecánicas.

Art. 67. Los gatos que se empleen permitirán que la carga levantada quede estable en toda posición y que no se pueda bajar si no es por manejo de dispositivo, voluntariamente.

Descansarán sobre apoyos sólidos debidamente centrados y podrán accionarse con facilidad.

No podrán utilizarse sino para levantar cargas proporcionadas a su potencia, a cuyo efecto deberán llevar grabado el peso máximo de utilización.

Art. 68. Grapines y cucharas.

Los grapines y cucharas deberán tener los bordes en debidas condiciones y sin desgastes para la mejor recogida de graneles, procurando que cierren adecuadamente y no derramen las mercancías ni durante la aprehensión ni en los giros de los aparatos.

El funcionamiento de aquéllos deberá estar revisado y garantizado para que sólo con el accionado voluntario de los dispositivos se abran o descarguen o vuelquen en el momento oportuno.

Art. 69. Herramientas.

Se dispondrá de las herramientas auxiliares que precisen los medios mecánicos o las necesarias para realizar la operación en las mejores condiciones de seguridad.

Art. 70. Estas herramientas serán de buen material, estarán en las debidas condiciones para su uso y serán utilizadas sólo a los fines de su cometido propio por quienes corresponda emplearlas.

Art. 71. Las palancas y rodillos que se empleen tendrán la resistencia adecuada y proporcional a los pesos que deban mover.

Art. 72. Cuando los toneles, bidones o mercancías rodantes puedan discurrir por planos inclinados, deberá suavizarse el grado de inclinación lo más posible; en otro caso se emplearán cables o tirantes desde el plano superior, tanto para subirlos como para evitar desplazamientos rápidos, excesivos e inseguros en la bajada. También se podrán colocar mullidos que sirvan de tope y eviten golpes en los descensos o a distintos niveles de descarga. El personal situado en el plano inferior se alejará de la zona de bajada normal de la mercancía rodante.

APAREJOS DE IZAR EN GENERAL

A) Motores

Art. 73. Serán de buena calidad y las roldanas proporcionadas a las circunferencias de cables y cargas permisibles.

Art. 74. Constarán en ellos marcadas las cargas máximas de utilización.

Art. 75. Las roldanas no tendrán aristas cortantes que lesionen las maromas; sus gargantas permitirán el fácil enrollado, sin estropearlos, de cables y maromas.

Art. 76. Las cajas de los motores y sus roldanas interiores estarán construidas de forma que los cables y maromas no queden encajados entre los dos cuerpos.

Art. 77. Tendrán los dispositivos adecuados para un fácil engrase, que se hará frecuente y adecuadamente.

Art. 78. Se desecharán cuando no tengan solidez apreciable, exista demasiada holgura de juego, aparezcan roturas de empaquetadura o deformaciones acusadas en la caja; igualmente cuando las roldanas presenten grietas, no giren con facilidad o no se adapte el cable a la garganta.

Art. 79. Aparte de la revisión normal al efectuar el servicio, se inspeccionarán por lo menos cada tres meses por personal competente.

B) Aparejos móviles de izar

1. Cadenas.

Art. 80. Las cadenas para izar y para estingas serán de hierro forjado o de acero; los anillos, ganchos, argollas y eslabones, deben ser del mismo material de las cadenas a que van fijados.

Art. 81. El factor de seguridad para las cadenas nuevas será por lo menos de cinco en relación con la carga nominal.

Art. 82. Se retirarán del servicio cuando:

a) No presenten seguridad por abuso de sobrecargas o destemple defectuoso o impropio.

b) Las cadenas se hayan alargado más del 5 por 100 de su longitud.

c) El desgaste en los enlaces de eslabones, exceda de un 25 por 100 del grueso original del eslabón.

d) Estén los eslabones doblados o presenten grietas.

e) Se manifiesten otros defectos externos.

Art. 83. Se estampará la carga admisible en los anillos de sujeción o en los ganchos, después de los ensayos de tensión, y antes de ponerlas en servicio.

Art. 84. Las cadenas deben ser utilizadas sólo para el uso que se destinan; se prohíbe por tanto servirse de ellas como puntos de apoyo o para rodar cargas.

Art. 85. Su cuidado exige que no sean: arrastradas, tiradas desde gran altura, entrecruzadas, torcidas, encocadas o ensortijadas. Se prohíbe el uso de cadenas anudadas.

Art. 86. Las cadenas de izar enrolladas en carretes o que pasen por roldanas deberán engrasarse frecuentemente y con regularidad.

Art. 87. Se prohíbe el empalme de elementos rotos mediante alambre o pernos.

Art. 88. Independientemente de la revisión del Capataz, maquinillero o gruista, antes de iniciar la operación es aconsejable una inspección a fondo, por lo menos una vez cada tres meses, de las cadenas afectadas por el presente apartado.

2. Cables metálicos.

Art. 89. Los cables metálicos utilizados para el armamento, los obenques, equipos de embicado, etc., deben estar fabricados

con hilo de acero galvanizado de buena calidad y no deben tener más de un alma de material fibroso.

Art. 90. Los de izada deberán ser de una sola pieza en sentido longitudinal.

Art. 91. Log extremos estarán atados o inmovilizados para evitar su destrenzado.

Art. 92. La resistencia para izados de carga inferior a 10 toneladas métricas se calculará en cinco veces; para cargas superiores bastará con cuatro.

Art. 93. Se cuidarán, evitando ensortijados, cocas y nudos; lubricándolos apropiadamente para su mejor flexibilidad y evitar la oxidación.

Art. 94. Los empalmes y lazos precisos, destinados a insertar zunchos, arganeos y accesorios se harán con tal garantía que no resten eficacia a la seguridad.

Art. 95. Se desecharán para el servicio, cualquier cable de izado que muestre más de un 10 por 100 de alambres rotos, del total que componen el cable, en secciones separadas entre sí, por una distancia inferior a ocho veces su diámetro, así como cuando presente corrosión, o caracteres que comprometan la resistencia.

Art. 96. Independientemente de la revisión, antes de efectuar la operación, cada tres meses se verificará una inspección detenida, que pasará a ser mensual cuando exista algún alambre roto.

3. Maromas.

Art. 97. Las maromas utilizadas para izar, arriar o arrastrar cargas deberán ser de cáñamo de buena calidad, tipo manila o similar o de fibra textil equivalente en su resistencia.

Art. 98. Las maromas utilizadas para eslingas no deben volverse a empalmar.

Art. 99. Los empalmes precisos deberán ofrecer garantías de seguridad con un mínimo de cuatro pasos de cabo en cada extremo.

Art. 100. Su cuidado previene no arrastrarlas por superficies rugosas, cortantes o arenosas.

4. Almacenamiento de aparatos móviles de izar.

Art. 101. Para la mejor vida y uso de los aparatos móviles, tales como cadenas, cables metálicos y maromas, deben almacenarse en forma diferenciada y ordenadamente, sin descansar en el suelo, en lugares apropiados, secos, bien ventilados, donde no estén expuestos a calores excesivos y estén protegidos contra la corrosión.

Preferible sobre tacos de madera o ganchos adosados a la pared.

Art. 102. Deben separarse en clara forma los deteriorados y retirados de servicio susceptibles de reparaciones y eliminar los que sean desechables por irreparables.

5. Eslingas.

Art. 103. Las eslingas utilizadas en las operaciones de izado deben estar constituidas por cadenas, cables metálicos o maromas de suficiente resistencia para las cargas que tienen que soportar.

Art. 104. Todas, a excepción de las sinfin, estarán provistas de arganeos, grilletes, eslabones o gazas para suspenderlas de los zunchos de izado.

6. Zunchos y grilletes.

Art. 105. Zunchos.

Los zunchos utilizados para la manipulación deben ser de acero forjado o de hierro puleado.

Constarán siempre de lengüeta de seguridad, pestillo o dispositivo similar, de forma que se impida el desenganche accidental de las cargas.

Tendrán la forma de modo que se exponga lo menos posible a engancharse en objetos salientes durante el izado o descenso de las cargas.

La parte del zuncho que pueda ponerse en contacto con los aparatos móviles de izar no tendrá aristas cortantes.

El zuncho de carga debe estar fijo al cable de izada de una forma segura y adecuada.

Art. 106. Grilletes.

En las partes altas del armamento se deberían utilizar grilletes de seguridad provistos de una tuerca y una chaveta.

C) De los palets, plataformas y zarandas

Art. 107. Estarán contruidos con maderas lisas y sin nudos u otro material más resistente.

En el caso de que sean de madera, la unión de tablas con travesaños se hará con tornillos sujetos con tuercas dobles o grandelas encajadas en la madera. Queda prohibido el uso exclusivo de clavazón.

Art. 108. Se especificará el peso de la carga máxima en sitio visible, que no podrá ser rebasado.

Art. 109. No podrán ser utilizados si no están en debidas condiciones, desechándose los que aparezcan con faltas de travesaños o rotos.

Art. 110. No se engancharán a la izada en lugar donde sea susceptible de arrastre buscando por tanto la vertical de aquella. Sólo excepcionalmente y cuando esto no sea posible, con sumo cuidado y operación dirigida, se hará el izado en oblicuo.

Art. 111. Se procederá al reparto proporcional de la carga, evitando que las mercancías de poco peso o endeble de por sí, o en su envoltura, figuren en la parte inferior, y en cambio la pesada en la superior, protegiendo en todo caso los paquetes frágiles.

Art. 112. Se tenderá a procurar géneros homogéneos en la carga, evitando huecos y aprovechando lo mejor posible las formas geométricas de la mercancía, aislando y agrupando a su vez los fardos o paquetes que pudieran estimarse agresivos en su exterior.

Art. 113. Una red envolvente puede ser aconsejable para mayor seguridad, sobre todo en mercancías desiguales, de forma que puedan desplazarse fácilmente por las oscilaciones de la izada; será exigible su empleo cuando esté mal acoplada la carga y corra el riesgo, por no quedar sujeta, de caerse.

Las redes habrán de ser resistentes y adecuadas para el posible peso a resistir y sin roturas en sus mallas, y sujetas y convenientemente enganchadas por la parte superior para evitar que se desboquen.

Art. 114. El uso de bragas sencillas, aplicadas directamente a la mercancía, sólo deben emplearse para cargas maleables del tipo del saquerio o análogo que permita el ajuste y enclinchado con garantía y sin huecos, o aquellas que por su forma y seguridad de la lazada no necesiten de otro sistema de sujeción.

OPERACIONES

A) Eslingado

Art. 115. Las cargas se deben reunir y eslingar en la vertical de la pluma antes del izado, que no se llevará a efecto hasta que se haga la oportuna señal indicando que la carga está completa, preparada y dispuesta.

Art. 116. Las eslingas.

Se colocarán de forma que traten de impedir la caída o deslizamiento del total o parte de la carga.

Se equilibrará convenientemente centrando la carga, con extremo cuidado en los productos de mayor longitud, como troncos, traviesas, carriles, tubos, etc., evitando que sobresalgan desigualmente y puedan escurrirse.

Se utilizarán los ramales precisos según la índole de la mercancía; en las anteriores, dos como mínimo.

Se cinchará suficientemente.

Art. 117. El ángulo formado por los ramales de las eslingas no debe exceder de 120 grados, a no ser éstas especiales.

Art. 118. Por ningún motivo se eslingarán cargas superiores a la máxima de la menor indicada en cualquiera de los distintos aparatos o aparatos de izar.

Art. 119. Cuando se trate de eslingar toneles o bidones no se hará utilizando los rebordes de sus fondos como sitio de enganche para su izado, a no ser que aquellos estuvieran expresamente contruidos a ese fin.

Art. 120. En el caso de utilización de múltiples ramales, los extremos superiores se reunirán con un grillete o anilla adecuados; en ningún caso deben engancharse separadamente.

Art. 121. Si se actúa con dos puntales sobre la misma carga con el sistema denominado «la americana», los amantes de

dichos puntales no deberán formar en el ángulo, cuyo vértice está en la carga, un valor superior a los 120 grados.

En este tipo de operaciones el tope de la carga máxima será la mitad tolerada para el puntal de menor potencia.

Art. 122. Los «enjarretados» deberán ser reforzados con pasamanos de hierro y cuatro argollas para ser enganchados; por su seguridad se debe estimular su uso para fardos de plátanos, cajero y saquerío de 25 a 50 kilogramos de peso y en mercancías homogéneas regulares de forma.

No deben utilizarse para piezas que sobresalgan por su longitud, fardos pesados, chatarra, cargas susceptibles de rodar, ni aquellas que por su carácter heterogéneo puedan desnivelar la carga.

Art. 123. El «caldero» deberá emplearse para mercancía de pequeño tamaño, aun cuando pueda ser muy densa, evitando siempre piezas de mediano o gran tamaño.

Art. 124. Las «cucharas» se utilizarán para grano y cereales, carbones, piritas, mineral de hierro, arenillas, sal, breña y mercancía muy menuda o en polvo.

Art. 125. Las «bragas de cables» se pueden emplear para troncos de gran peso y tamaño (tipo Guinea) y cajas y paquetes de gran peso.

Art. 126. Los «pies de gallos», con sus pernadas y gazas, serán recomendables para los ralles, vigas, tubos, hierros largos, redondos y cajas de largas dimensiones.

Art. 127. Los tipos designados y enunciados no excluyen la posibilidad de usar los innumerables existentes a base de estobos, gajas, fajas ganchillos, senderas, pernos, lumneras, etcétera, siempre y cuando tanto su material como el preparado de la izada ofrezcan la debida seguridad.

Art. 128. Por los Oficiales del buque, los Encargados de operaciones, los Capataces, y por el personal de la Junta del Puerto y el de la Inspección de Operaciones se prestará permanentemente una atención especial en lo referente a la forma de hacer las eslingas, peso de las mismas y resistencia de las bragas, eslingas, estobos, estrenques u otros medios de seguridad aceptables.

B) Izado

Art. 129. Independientemente del personal especializado de los buques y el de las Juntas de Puertos, únicamente los profesionales portuarios que se hallen en posesión del Diploma de Maquinillero, Gruista, Conductor y Amantero, obtenido de acuerdo con las normas contenidas en los capítulos VII y VIII de la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969, podrán ser empleados para dirigir los aparatos de elevación o de transporte que estén accionados mecánicamente o de otro modo para hacer señales a los Conductores de estos aparatos.

Art. 130. Previamente al accionado de los aparatos de izar se comprobará que en los ángulos de desplazamiento de los mismos, en las operaciones previsibles, no existe peligro de contacto con obstáculos, singularmente con cables eléctricos, en especial de alta tensión; la garantía de separación será la prevista por las Ordenanzas de 23 de febrero de 1949, Decreto de 3 de junio de 1955 sobre Líneas Eléctricas de Alta Tensión y Reglamento de Baja Tensión.

También cabe desconectar la corriente, cuando sea factible, para reforzar la seguridad.

Art. 131. Ningún mecanismo de izar, cualquiera que sea su clase, deberá cargarse más allá del máximo peso autorizado.

Las grúas utilizadas en tierra, de potencia variable, deberán estar provistas de un indicador automático o de un cuadro donde figuren los máximos de carga correspondientes a las inclinaciones del botolón o brazo.

Art. 132. Al izar o arriar las cargas se hará en forma lenta, para no incurrir en arrancadas o paradas bruscas.

Art. 133. Se evitarán los balanceos de la lingada con la mejor coordinación de los movimientos en vertical y horizontal.

Art. 134. Se tomarán las precauciones posibles para que los aparatos móviles de izar no rocen con aristas vivas.

Art. 135. Cuando al iniciar la operación de izado, al levantar la mercancía y producirse la obligada tensión y reajuste, se observase irregularidad en la seguridad de la carga por desequilibrio, poco sujeta o desplazada, se harán señales de precaución, se apartará el personal de la zona peligrosa y se descenderá la izada para proceder de nuevo al conveniente arreglo de la carga, una vez esté sobre el suelo.

Art. 136. En cada puerto y hasta que se establezca un código de señales (de mimica) nacional se adoptarán unas, convenidas y uniformadas, que tendrán carácter preceptivo local y serán observadas por Gruistas, Maquinilleros, Conductores, Amanteros y Estibadores en general. Estas señales serán acordadas y se harán públicas por los distintos Comités de Seguridad e Higiene.

Art. 137. No deberá quedar ninguna carga suspendida de un aparato de izar si la marcha de este aparejo no está bajo la vigilancia efectiva del Maquinillero o Gruista, debiendo permanecer la carga en dicha situación el tiempo indispensable a la necesidad de la operación.

Art. 138. Se exigirá, sin excepción alguna, la presencia de un Amantero por cada aparato de izar en las escotillas por las que se efectúen operaciones de carga y descarga.

Art. 139. Se prohíbe la permanencia de trabajador alguno bajo la vertical de la izada.

Art. 140. Cuando excepcionalmente la izada en carga se arrie sobre camiones directamente, los Estibadores encargados de recibirla permanecerán fuera de la batea o caja del vehículo hasta tanto que la izada descansa sobre la plataforma del mismo.

C) Carga y descarga

Art. 141. Deberán preverse medidas apropiadas para evitar que se empleen métodos de trabajo peligrosos en el apilamiento y retirada, estiba y desestiba de la carga o manipulación que con ella se relacione.

Art. 142. 1. No se utilizará plataforma para las operaciones si no está sólidamente construida, convenientemente apuntalada y, en el caso que sea necesario, fijada con seguridad.

2. Para el transporte de la carga entre el buque y muelle no se podrá hacer uso de carros de mano cuando la plataforma esté inclinada de modo que pueda ofrecer peligro. En ningún caso más de 15 grados de ángulo de inclinación.

3. Si fuera necesario, las plataformas deberán estar cubiertas de material antideslizante, para impedir que resbalen los trabajadores, o disponer de travesaños adosados.

Art. 143. Cuando el espacio de trabajo de una bodega se limite a la superficie de la escotilla, no se deberá, salvo con objeto de iniciar la desestiba o para reunir la carga en la eslinga:

a) Fijar ganchos en las ataduras que rodeen las balas de algodón, lana o corcho, los sacos de yute o de otras mercancías similares.

b) Emplear garfios de toneles al hacer la carga o descarga de éstos, a no ser que la construcción y la naturaleza de aquéllos, así como la disposición y el estado de los garfios, permitan hacerlo sin peligro probable.

Art. 144. Como medidas especiales para manipulaciones de determinadas mercancías se tomarán las siguientes:

a) En la descarga de cereales a granel deberá utilizarse, siempre que sea posible, medios mecánicos, al objeto de evitar los efectos del polvo sobre el organismo de los trabajadores. El ensacado de los cereales se procurará efectuarlo mecánicamente, cuidando de que el polvo no se escape por las aberturas de los canales, tolvas y máquinas, y en caso necesario se instalará una campana aspiradora que capte el polvo en el mismo lugar de producción.

b) En los trabajos de descarga de carbón mineral se adoptarán medidas semejantes a las indicadas en el apartado anterior, a fin de evitar la producción de polvo.

c) En la manipulación de briquetas, breas, cementos, abonos, sosas, potasas, azufres y minerales a granel en general se tomarán las medidas necesarias para evitar la producción de polvo y los riesgos de intoxicaciones o enfermedades profesionales correspondientes.

Es aconsejable regar aquellas mercancías cuya manipulación pueda dar lugar a la formación de polvo, siempre que su naturaleza lo permita y el hacerlo así no represente perjuicio alguno.

d) En el manejo de ácidos y productos corrosivos en general, si éstos no vienen envasados en bombonas especiales, se tomarán las medidas indispensables para evitar la acción cáustica de dichas materias.

e) En la manipulación de pieles se adoptarán las precauciones adecuadas para prevenir contra el carbunco, y si algún obrero sufre cualquier lesión o accidente, por insignificante que sea, deberá dar cuenta inmediatamente del mismo, para la prestación de la oportuna asistencia sanitaria.

f) En la manipulación de gasolina, material inflamable y explosivos, se llevarán al máximo las medidas de seguridad, quedando prohibido fumar durante las horas de trabajo, así como llevar en los bolsillos mecheros, cerillas o cualquier otro elemento capaz de producir llamas o chispas.

g) En las operaciones de carga y descarga de algodón y demás fibras textiles u otros productos de fácil combustión, se mantendrán iguales prohibiciones.

D) Apilamiento en tierra

Art. 145. Para la mejor seguridad, a la par que orden, aprovechamiento de superficie y control de las mercancías, éstas deben almacenarse formando filas, hileras y pilas.

Art. 146. Las debidas alineaciones en las tres dimensiones y su perfección ofrecen la mejor garantía de seguridad para evitar que se calgan las mercancías, especialmente al deshacerse las pilas.

Art. 147. El apilado debe hacerse hasta una altura compatible con la seguridad; su fijación se hará por el Capataz, atendidas las características de la mercancía y su forma de presentación.

Art. 148. Cuando las pilas tengan alturas superiores a 1,5 metros se proporcionarán medios de acceso seguros y la vigilancia correspondiente, si se emplean aparatos elevadores, siendo aconsejable el empleo de cintas transportadoras y medios mecánicos siempre que se rebasen los 2,5 metros de altura.

Art. 149. En el apilado de sacos pesados, y sobre todo cuando no existan paredes que puedan sujetar las pilas, es recomendable:

- a) Orientar el cierre de los sacos hacia el interior de la pila.
- b) Formar la pila en pirámide, dejando de poner, cada cuatro o cinco camadas, el saco correspondiente a los extremos.

Art. 150. Los maderos, tubos, troncos, etc., y, en general, los objetos de forma cilíndrica o escuadrada y alargada se apilarán en camadas horizontales, evitando salientes en los pesillos y nunca en vertical u oblicuo. Se calzará siempre adecuadamente la camada inferior con las cuñas proporcionadas al tamaño de la pila.

Art. 151. En forma gemela a la anterior, las pipas bocoyes, barriles, rollos de papel, etc., descansando tangencialmente de costado cada unidad sobre dos de la camada inferior.

No existe inconveniente en estas mercancías en colocarlas sobre las bases circulares, pero con mayores limitaciones en la altura.

Art. 152. Las pilas deben ser simétricas y estables.

Art. 153. El desapilado se hará siempre por filas, desde la superior, sin empezar ninguna en tanto no haya sido desapilada totalmente la fila superior.

DE LAS CARRETILLAS Y DEMAS VEHICULOS DE CARGA

Art. 154. Sólo el personal competente y con el correspondiente título o diploma podrá manejar las carretillas elevadoras, toros, tractores, camiones y demás vehículos rodantes.

Art. 155. Todos ellos irán provistos de ruedas neumáticas o, por lo menos, llantas de caucho.

Art. 156. Se observarán en su cuidado, conservación y conducción las instrucciones dadas por las correspondientes casas constructoras de los vehículos.

Art. 157. Se conducirá a velocidades moderadas dentro de los límites fijados por las Ordenanzas de circulación que les afectan y teniendo en cuenta el estado del piso, la carga y el tráfico existente, evitando la mayor trepidación, curvas violentas y paradas bruscas, para la mejor seguridad personal, del vehículo y de la carga.

Art. 158. Llevarán inscrita en placa metálica o grabada la carga máxima autorizada, que no podrá sobrepasarse.

Art. 159. Se prohíbe el transporte de personas, a no ser en las cabinas adecuadas, en vehículos dedicados exclusivamente al de mercancías, siendo responsable el conductor.

Art. 160. Por ningún motivo podrán usarse vehículos con la dirección o con los frenos en malas condiciones.

Art. 161. Los vehículos con plataformas basculantes dispondrán de mecanismo seguro para el volteado de las mercancías, sin que pueda funcionar espontáneamente.

No se accionará el basculado hasta que esté despejada la zona donde se derrame la mercancía.

Se hará con lentitud y vigilancia sobre el área.

Art. 162. En las carretillas elevadoras será preceptiva la existencia de un techo protector para el conductor, que le preserve de la posible caída de mercancías al realizarse la acción de elevado o descenso.

Art. 163. Embalaje y etiquetado.

Las Empresas expedidoras de mercancías cuidarán de que cuando éstas vayan embaladas o empacadas, lo estén convenientemente, con ataduras, grapas o flejes sólidos, sin descosidos ni roturas en las envolturas por donde puedan perderse; los líquidos y gaseosos, herméticamente taponados con sus capuchones correspondientes y con todas las garantías precisas cuando se trate de tóxicos o corrosivos. Se procurarán formas cómodas para la manipulación y exentas de bordes susceptibles de herir.

Deberán llevar los etiquetados convenientes cuando se trate de mercancías peligrosas, frágiles o que deban colocarse en determinadas posiciones de verticalidad.

Art. 164. Bultos y fardos de gran tamaño.

Todo fardo u objeto que tenga 1.000 kilogramos (una tonelada métrica) o más de peso bruto deberá ser provisto de una marca exterior en la que, de un modo claro y duradero, se indique su peso. La obligación que se impone en el presente párrafo incumbirá al expedidor de la mercancía, y la responsabilidad por su incumplimiento será exigible al consignatario del puerto español en donde se efectúe la carga o descarga.

Los «containers» llevarán las indicaciones de su peso cargado en cada ocasión y vacío, de forma bien visible.

MERCANCIAS Y CONDICIONES PELIGROSAS

Art. 165. La manipulación y almacenamiento de explosivos, materias líquidas muy inflamables, ácidos corrosivos y sustancias químicas tóxicas y peligrosas se regirán por las normas especiales sobre la materia en los ordenamientos legales.

Art. 166. En cualquier caso, las operaciones portuarias de dichas mercancías se efectuarán bajo la vigilancia de una persona competente y familiarizada en los riesgos y precauciones que deben tomarse.

Art. 167. Es preceptivo que estos productos vayan debidamente embalados y rotulados con advertencias de «peligro».

Art. 168. En el caso de graneles, constará la condición de peligrosa en el conocimiento de embarque, que habrá de conocer en todo caso el Capataz bajo cuyas órdenes se realice la operación.

Art. 169. Los Estibadores portuarios que vayan a intervenir en la operación serán informados previamente de la naturaleza de las sustancias y especialmente instruidos de las precauciones de hacer y no hacer durante la manipulación.

Art. 170. Se les proveerá de los medios de protección personal que sean adecuados, instruyéndoles con demostraciones prácticas sobre su uso.

Art. 171. Después de manipular sustancias nocivas, es obligatorio el aseo personal con jabón, en especial las partes de la piel expuestas al contacto, preferible las duchas de cuerpo entero.

Art. 172. En espacios cerrados donde la fermentación de materias orgánicas o la oxidación puedan provocar una rarefacción del oxígeno o donde se hubieran llevado a efecto fumigaciones no se permitirá la entrada a los Estibadores en tanto no lo autorice el personal competente, tras las pruebas oportunas.

Art. 173. Cuando el trabajo se lleve a efecto en condiciones anormales, por uso de caretas o temperaturas extremas, serán relevados a intervalos apropiados para que puedan descansar al aire libre.

Art. 174. Las operaciones que se verifiquen con los «containers», tanto de su alijo como el amarrado, izado, arriado y debida colocación, se harán siempre en la presencia de los Capataces, que las dirigirán en todos sus pormenores, extremando toda clase de precauciones.

FACTOR DE SEGURIDAD GENERAL

Art. 175. Salvo en los casos que se hayan citado en forma expresa, el factor de seguridad mínimo que debe adoptarse en los cálculos de piezas y elementos que intervienen en las operaciones portuarias será de 5.

PREVENCIÓN Y EXTINCIÓN DE INCENDIOS

Art. 176. Por las autoridades procedentes, en muelles y buques, y por las Empresas en sus almacenes, dentro de sus com-

petencias, se adoptarán las medidas adecuadas para los riesgos de incendios y su prevención, así como medios de extinción, cuidando de la existencia de bocas de riego y del material oportuno, mangueras y extintores principalmente, que deberán ser repuestos en el tiempo y forma que prevenga su exigencia.

En todo caso se cumplirán por quienes estén obligados, las normas previstas por el Ordenamiento General vigente.

Art. 177. Todo el personal portuario tendrá la obligación de colaborar en la forma que se le demande en los trabajos de extinción de incendios.

CAPITULO VI

Elementos de protección personal o individual

Art. 178. A cada trabajador de la plantilla se le irá asignando como equipo mínimo de protección personal de: un casco, guantes, botas con puntera metálica, gafas contra el polvo y mascarillas contra inhalaciones nocivas, que se irán renovando cuando proceda.

Según las listas, clases de operaciones y Secciones de Trabajos Portuarios se deberán facilitar a quienes tengan que emplearlos mandiles, ropa de agua, equipos contra el frío para locales refrigerados, botas de agua, polainas y los que la técnica de prevención siga aconsejando.

Art. 179. Elementos de uso obligatorio.

En todo caso serán de uso obligatorio, y con ellos deberán presentarse los Estibadores al trabajo diariamente: los cascos, guantes y calzado de seguridad, podrán ser eximidos de la última prenda el personal de faenas de pescado, que usará las propias, y los especialistas que manejen vehículos o aparatos.

Art. 180. Los elementos de protección personal serán de buena calidad y resistencia. Su cuidado, limpieza y mantenimiento en estado de eficiencia será obligación de los trabajadores.

Su adquisición con cargo a la O. T. P. será a petición y acompañada de informe del Comité de Seguridad e Higiene respectivo, que la tramitará a través de la Jefatura de la Sección.

Dichos Comités asignarán la vida de duración de los citados elementos, que si se pierden o destruyen antes de finalizar su vida deberán ser repuestos con cargo particular contra el interés, a no ser que se justifique la pérdida o destrucción.

Cumplida la vida, se repondrá por material nuevo.

Art. 181. Los cascos con finalidad anti-choque constarán de cubierta externa o calota, de material resistente, un forro interno aplicable al cráneo, y para amortiguar los presuntos golpes existirá un sistema de fajas o cordones; deberán acomodarse perfectamente a la cabeza de su titular, mediando de dos a cuatro centímetros desde el forro a la calota. Su peso total no pasará de los 450 gramos.

Art. 182. Las Secciones dispondrán de elementos de protección para el personal del Registro Nominativo, que se facilitará prestado, a través de sus Capataces y se recogerá en el momento del pago de jornales, verificándose los descuentos correspondientes en caso de pérdida o destrucción por mal uso, para su debida reposición.

En lo que sea posible, estos elementos de la Sección de uso colectivo, por obvias razones de higiene se adaptarán a forros lavables fácilmente cambiables.

Art. 183. Cuando exista riesgo de que la piel esté en contacto con sustancias de acción nociva o penetrante, se facilitarán medidas protectoras especiales, como cremas o ropas adecuadas.

Art. 184. Los Capataces, Inspectores y Vigilantes de operaciones celarán por el correcto uso y empleo de los elementos de protección personal.

Art. 185. Los Capataces dispondrán, según la clase de operación, qué elementos de protección personal; aparte los señalados en el artículo 179, tendrán también carácter obligatorio.

Art. 186. Una vez que todos los Estibadores de las plantillas dispongan del equipo de protección personal, de uso obligatorio, y después de adquirir los necesarios para operaciones específicas, se tenderá a proporcionar ropa de trabajo, del tipo de monos y buzos, tanto para mejor seguridad, uniformidad y presentación como para que se pueda ir o volver del trabajo, con vestido de calle, en las mejores condiciones de decoro y limpieza que den prestigio a la condición profesional.

Art. 187. En el trabajo de quienes intervienen en la carga o descarga debe proscribirse el uso de corbatas, pulseras, anillos y bultos u objetos duros en los bolsillos que sean susceptibles de producir enganches o perturbar los movimientos y flexiones que exige la cinemática.

CAPITULO VII

Instalaciones de socorrismo y servicios

Art. 188. Servicios clínicos de urgencia.

Las Secciones de Trabajos Portuarios, bien por gestión directa o contratando los servicios con Instituciones médico-quirúrgicas, dispondrán de puestos de socorro próximos a los lugares de trabajo para que sin pérdida de tiempo puedan ser asistidos quienes sean víctimas de accidentes, por Médicos o Ayudantes Técnicos Sanitarios de guardia permanente.

Art. 189. Botiquines.

Cuando la separación y distancia de los muelles lo exija se instalarán botiquines debidamente equipados, que mensualmente serán revisados y completados por los servicios médicos.

En algunos casos será conveniente en dichos botiquines la existencia de equipos de camillas para el traslado de heridos.

En lo que sea posible convendrá la instalación o aprovechamiento de teléfono próximo para llamadas de urgencia y socorro.

Art. 190. En todo caso existirá concierto previo con Instituciones Sanitarias de la Seguridad Social, Cruz Roja o Institución similar a estos efectos, para la urgente recogida y traslado de heridos, en las debidas condiciones, cuando la gravedad de las lesiones así lo exija.

Art. 191. Se estimulará la formación de Socorristas para que puedan dispensar los primeros auxilios; a tal efecto la O. T. P. organizará los correspondientes cursos.

Art. 192. El Socorrista titulado limitará su cometido, cuando sea preciso, a la prestación de servicios que conozca con absoluta certeza, ordenando la colaboración y, con especial cuidado, prevendrán lo que se refiere a movimientos y traslado de heridos en que sea presumible la existencia de fracturas; en caso de duda, resultará preferible esperar la llegada del facultativo, acomodando interinamente lo mejor posible al lesionado.

Art. 193. Salvavidas.

En los lugares próximos al mar, donde sea más frecuente el atraque de buques y realización de operaciones portuarias, deben colocarse salvavidas en forma visible y fácilmente arrojables.

Se dará la voz de hombre al agua en el caso de que esto ocurra para la inmediata ayuda de posibles nadadores.

CAPITULO VIII

Instalaciones higiénicas y de bienestar

Art. 194. Agua potable.

En todos los puertos en los que desarrollen actividades los estibadores deberán disponer de agua potable y fresca.

Se fijarán avisos visibles cuando existiesen puntos de alimentación de agua no potable.

Art. 195. De no existir fuentes próximas, las Empresas se obligarán a facilitar en las zonas operatorias agua potable y fresca por los medios a su alcance.

Art. 196. Urinarios y retretes.

Se emplazarán urinarios y retretes según zonas, de forma que no exijan al personal grandes desplazamientos de los lugares de trabajo. Su construcción y conservación debe hacerse de acuerdo con las normas sanitarias pertinentes.

Art. 197. Vestuarios y aseos.

La O. T. P. irá dotando progresivamente, además de los servicios ya creados, y según la importancia de los puertos y número de trabajadores, de los vestuarios precisos, con armarios individuales o por parejas, para guardar la ropa de calle y de trabajo, objetos personales, útiles de limpieza personal y los elementos de protección individual que se le asignen.

Los armarios se cerrarán con llaves de uso particular y diferenciadas.

Art. 198. Los vestuarios tendrán anexos, lavabos, duchas, urinarios, retretes y bancos.

Las duchas dispondrán de agua fría y caliente.

La construcción obedecerá a las normas usuales para servicios de esta clase y materiales aptos para un baldeo fácil.

Art. 199. Salas de contratación y espera.

La O. T. P. irá mejorando paulatinamente los lugares de contratación y espera, cubriéndolos cuando no lo estén, dotándolos de asientos adecuados, con ambiente grato de temperatura a través de los medios pertinentes.

Art. 200. Comedores, cantinas y bares.

Donde existan núcleos superiores a 25 estibadores de plantilla se creará, si ya no existieran, establecimientos de este género, dependientes a ser posible de la O. T. P., aun cuando es aconsejable que se administren a través de contratistas y conciertos, en los que se especificará tiempo de duración, tarifas de precios —siempre inferiores a los legales autorizados y usuales— y normas de revisión, actuando en su información, aprobación y terminación de contratos la Comisión Laboral.

Dispondrán de frigoríficos y agua corriente y potable.

Los comedores dispondrán del utillaje correspondiente, instalación para calentar las comidas y aseos y fregaderos para lavar los platos y cubiertos.

Se tenderá a servicios de cubiertos económicos, con alimentación sana y suficiente, y de acuerdo con los principios aconsejables de nutrición, protegiéndose estos precios, que no deben rebasar los de coste, compensándose con los márgenes de beneficio de otros servicios.

Si fuera preciso, el contratista limitará, según los casos, la expendición de bebidas alcohólicas.

La higiene será exigible en todo caso, siendo su falta causa de anulación de contrato.

Art. 201. Fomento de la cultura.

Independientemente de la formación profesional y de seguridad, la O. T. P. y la representación de los respectivos Fondos de Asistencia Social Voluntaria, de las Secciones de Trabajos Portuarios, tenderán, en colaboración con las Instituciones competentes, dependientes del Ministerio de Trabajo, Educación y Ciencia, Marina, Obras Públicas, Organización Sindical, etc., a facilitar los medios para la promoción y acceso a la cultura, a través de instrucción de analfabetos, concesión de becas y subsidios para Estibadores y sus hijos, formación de bibliotecas, préstamos de libros, excursiones culturales, cursillos especiales, charlas, etc.

Art. 202. Ocio y deportes.

Por procedimientos análogos al artículo anterior, y en colaboración principal con Educación y Descanso y la Delegación Nacional de Deportes, deberá fomentarse las excursiones familiares, disfrute de vacaciones organizadas en albergues e instituciones sociales adecuadas, la práctica de deportes, singularmente para los jóvenes, con la posibilidad de acceder a instalaciones deportivas, gimnasios, piscinas, pesca, vela y remo, que sirvan de salud y recreo a Estibadores y familiares, con un mayor contacto con la naturaleza, y sobre todo el mar, y las ventajas que estas evasiones proporcionan al cuerpo y al espíritu, vinculándose a otras comunidades sociales de carácter recreativo y deportivo.

Art. 203. Hogar del Portuario.

La O. T. P., al continuar con su plan de instalaciones y mejoramiento de servicios asistenciales, cuidará de establecer hogares de portuario, que sirvan de descanso y contacto social para fomentar el conveniente sentido de unidad, que implica la comunidad portuaria, dotándolos de la confortabilidad y climatización adecuada, libros, juegos de salón, aparatos de televisión, radios, servicios, etc., que estarán atemperados al número de sus usuarios, dando en ellos cabida en forma especial y preferente por más necesitados a quienes ofrendaron su vida activa en labores portuarias.

Cuando el corto número de afectados no lo permita, se procurarán conciertos con Entidades recreativas del tipo de Casinos, Ateneos, etc., principalmente de socios de condición marinera.

Art. 204. Viviendas.

Independientemente de las concesiones que puedan conseguirse a través de las Instituciones de Previsión, y concretamente de los créditos laborales a tal efecto, se tratará en el seno de las Secciones de Trabajos Portuarios de promover los procedimientos oportunos: integrándose en Cooperativas, concesión de préstamos o a través de la Obra Sindical del Hogar o del Ministerio de la Vivienda, con el fin de que cada estibador portuario tenga su «habitata» en las condiciones que requiere el decoro y la dignidad de su profesión.

Art. 205. Mejoramiento de nivel de vida.

Todos los Organismos colegiados de las Secciones de Trabajos Portuarios tratarán, dentro de las posibilidades y limitaciones

lógicas, para que de una forma gradual se vaya elevando el nivel de vida, tanto en un mayor consumo cuanto en la mejor ordenación del mismo, mejoramiento de hábitos y mayor cultura, que sirva para la adecuada promoción en general y una participación más activa en la dirección del conjunto de la sociedad española.

La contratación o vinculación de asistentes sociales, que habrá de hacerse en forma paulatina por la O. T. P. según la importancia e idiosincrasia de los puertos, puede ser medio recomendable a tales fines.

CAPITULO IX**Premios, responsabilidades y sanciones****Art. 206. Premios.**

Los premios por mejor cumplimiento en las normas de este Reglamento se concederán por la O. T. P., atendiendo a las sugerencias y propuestas de las Secciones de Trabajos Portuarios y dadas en todo caso los Comités de Seguridad e Higiene respectivos.

Cuando los premios sean para trabajadores se seguirán las normas previstas en los artículos 138 a 140 de la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969.

Art. 207. Responsabilidades.

La responsabilidad por incumplimiento de los preceptos de este Reglamento alcanza a quienes tienen la obligación de observarlo, y especialmente a empresarios, mandos intermedios y estibadores.

Art. 208. Las responsabilidades que exija el Ministerio de Trabajo o que declare la jurisdicción laboral por incumplir el presente texto serán independientes y compatibles con las que pudieran exigirse de orden penal, civil o administrativo.

Art. 209. Sanciones.

Los expedientes de sanción a las Empresas se instruirán y resolverán por los procedimientos previstos por las Leyes generales que afectan a la competencia del Ministerio de Trabajo.

Art. 210. Las sanciones a los trabajadores se aplicarán de acuerdo con lo previsto en el capítulo XIV de la Ordenanza de 5 de diciembre de 1969.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.—En lo no especialmente dispuesto en este Reglamento son aplicables los preceptos legales de carácter general.

Segunda.—La entrada en vigor de este texto no entraña modificación alguna de las disposiciones de la Presidencia del Gobierno y Departamentos ministeriales que vienen regulando sobre estas materias desde el ángulo específico de su competencia y que pueden ser comunes y compatibles con las que aquí se prescriben.

DISPOSICION TRANSITORIA

Durante el período anterior a la vigencia de esta Orden, que se estimará de adaptación, se deberán ir observando las nuevas prescripciones y recomendaciones en lo que sea factible, continuando, no obstante, como exigible y únicamente sancionable lo que afecte a la legislación aplicable.

MINISTERIO DE COMERCIO

CORRECCION de errores de la Resolución de la Dirección General de Política Arancelaria e Importación por la que se hace extensiva la inspección de calidad por el S. O. I. V. R. E. a determinadas mercancías de importación.

Advertidos errores en el texto de la citada Resolución, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» número 313, de fecha 31 de diciembre de 1970, páginas 21152 y 21153, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En el apartado cuarto, línea primera, donde dice: «El cumplimiento del»; debe decir: «El incumplimiento del».

En el anexo, columna segunda, línea octava, donde dice: «Peras. O. M. 2-7-63 («B. O. E.» 31-7-63)»; debe decir: «Peras. O. M. 23-6-66 («B. O. E.» 1-7-66)».