



Port de Barcelona



Port de Barcelona

VIII CONGRESO INTERNACIONAL HISPANO FRANCOFONO DE MEDICINA MARITIMA

Organización de la prevención de riesgos laborales en un puerto

Dr. Narciso Amigó de Bonet i Sans

Jefe del departamento de Recursos Sanitarios y
Prevención de Riesgos Laborales

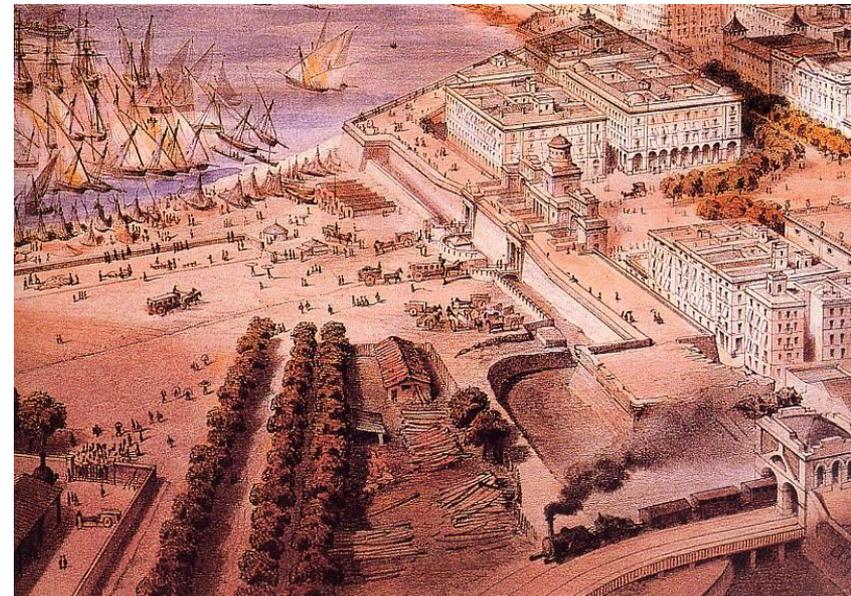
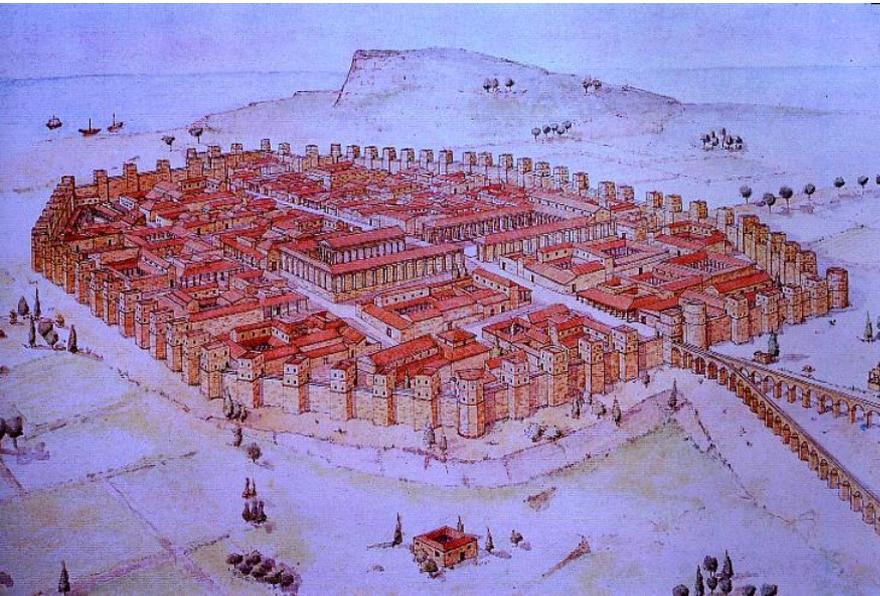


Port de Barcelona



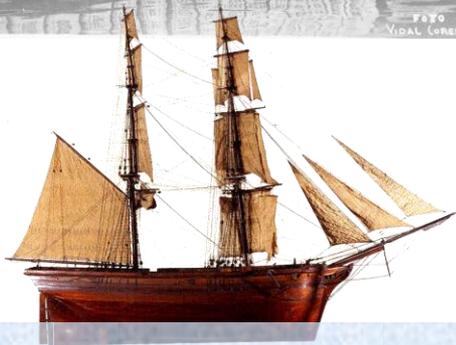
CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Inseguridad de la navegación + inseguridad en las ciudades costeras
- No existen infraestructuras portuarias específicas
- Barcelona: Montjuich juega un papel defensivo
- Los muros separan la ciudad del área “portuaria”





Evolución del Buque



Eslora 25-80 m.
Calado 4-7 m.
Capac. 1.000 t



Eslora 20-40 m.
Calado 2-5 m.
Capac. 400 t



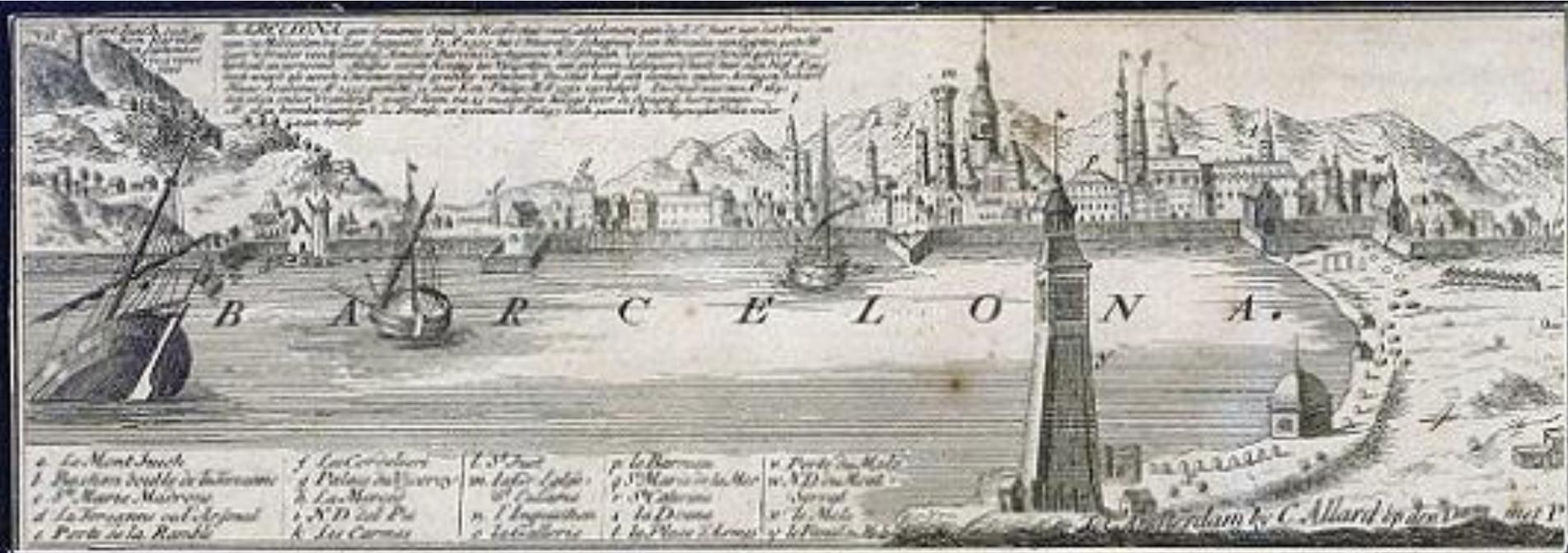
Eslora 10-40 m.
Calado 1-2 m.
Capac. 80 t

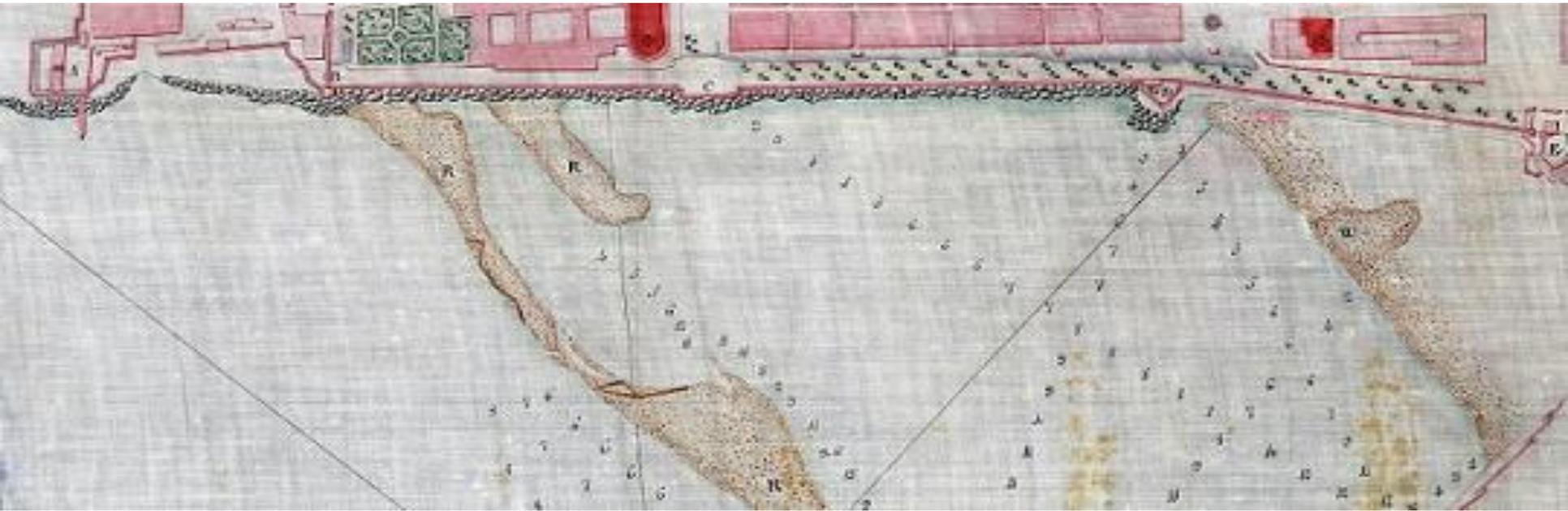


Barcelona sin Puerto

Un puerto necesario

Barcelona nace en una suave pendiente hacia el mar, que le permite crecer sin límites geográficos. Además, Llobregat y Besós la abastecen de agua, la combinación de las sierras litorales y el mar Mediterráneo da un maravilloso clima...





Pero la ciudad a nivel marítimo, no contaba con tantas ventajas, ya que le faltaban resguardos naturales, como los que existían en Porto Vecchio (Génova) o Vieux Port (Marsella). Además, la dinámica del litoral provocaba la entrada constante de arena. En definitiva, por la entrada de buques y de mercancías, nuestro litoral necesitaba seguridad y calado.

La ciudad y los barceloneses entendieron la importancia de tener un puerto. Y lucharon para conseguirlo.



s. I aC – s. XIII

Vino, pescado y piedras de barcino

Colonia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino es el primer nombre que recibió Barcelona, por parte del emperador Augusto.





A través del entonces conocido como Mare Nostrum, el puerto de Barcino, situado bajo Montjuïc, posibilitaba exportaciones en la capital del Imperio, Roma.

Los productos catalanes más solicitados por los romanos eran piedras para sus grandes construcciones, pasta de pescado y vino para sus animadas fiestas.



Edad media, las Atarazanas

s. XIV

Durante el reinado de Pedro III surge el proyecto de poner en marcha una Atarazana Real y se inician las obras para construirla. Éstas fueron interrumpidas por los temporales y en 1378 se retomaron, gracias a la intensa lucha de la Ciudad Condal para obtener el visto bueno del entonces rey, Pedro IV.





Éstas son las populares Drassanes (hoy sede del Museu Marítim), resultado de los esfuerzos de los barceloneses para desarrollar el comercio marítimo que la ciudad exigía



La seguridad como prioridad

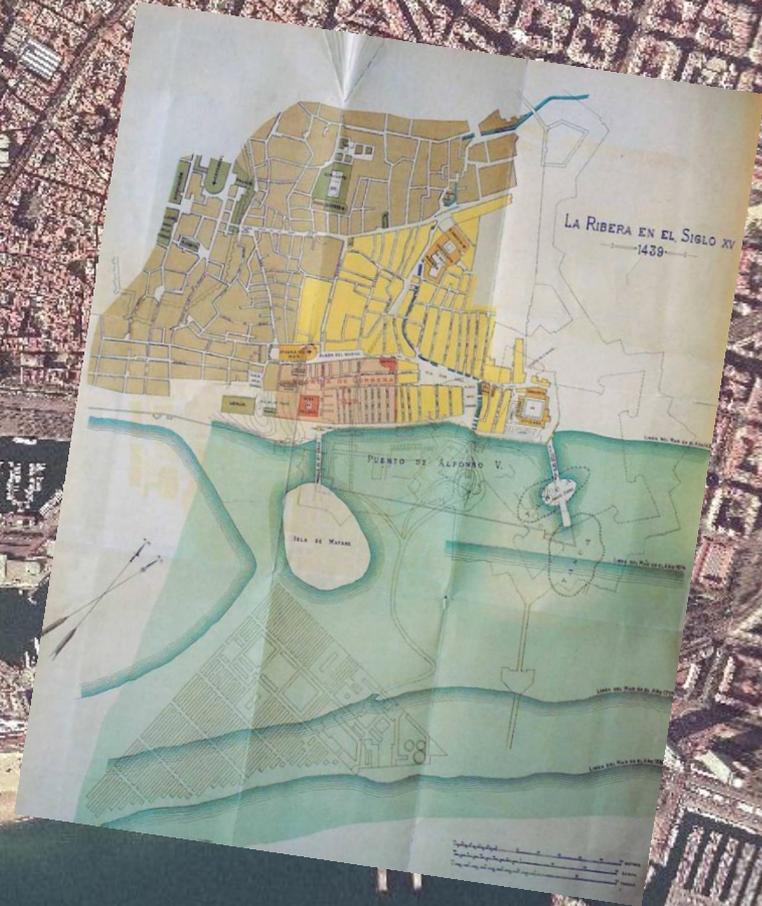
s. XV- s. XVII

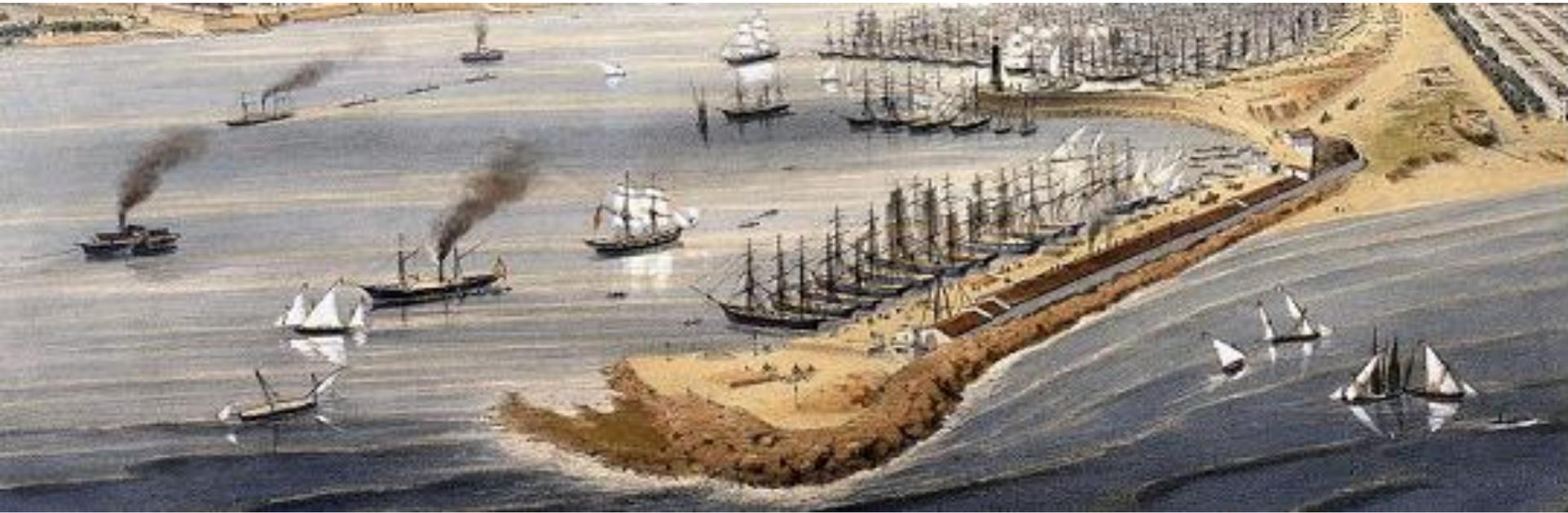
En 1439, Alfonso el Magnánimo otorgó a los Consejeros de Barcelona la potestad para construir un puerto donde y como ellos decidieran, motivado por la necesidad de crear un puerto seguro.





1439





Pero hasta 1477 no se iniciaron las obras del muelle de la Santa Creu, después conocido como muelle Vell y actualmente desaparecido; y la construcción de un dique del Este, ampliado en varias fases en los años 1590, 1679 y 1720.

Ambas construcciones se desarrollaron en lo que sería después el barrio mariner de la Barceloneta, ya históricamente habitado por pescadores y 'gente de la mar'. Estos fueron los inicios del puerto artificial, construido con terrenos ganados al mar.



s. XVIII

La vida cambia y el puerto con ella

En 1743 la arena seguía siendo un problema para el Port: invadió la zona entre el extremo del Dique del Este y la Torre de les Pucses (emplazamiento actual del monumento a Colón).



1762





La vida cambia y el puerto con ella

En 1772, cuando el Dique del Este ya se alargaba hasta el actual muelle de Pescadors, se construyó la Torre de la Llanterna, hoy conocida como la Torre del Rellotge y considerada uno de los símbolos más emblemáticos de la ciudad.

1803



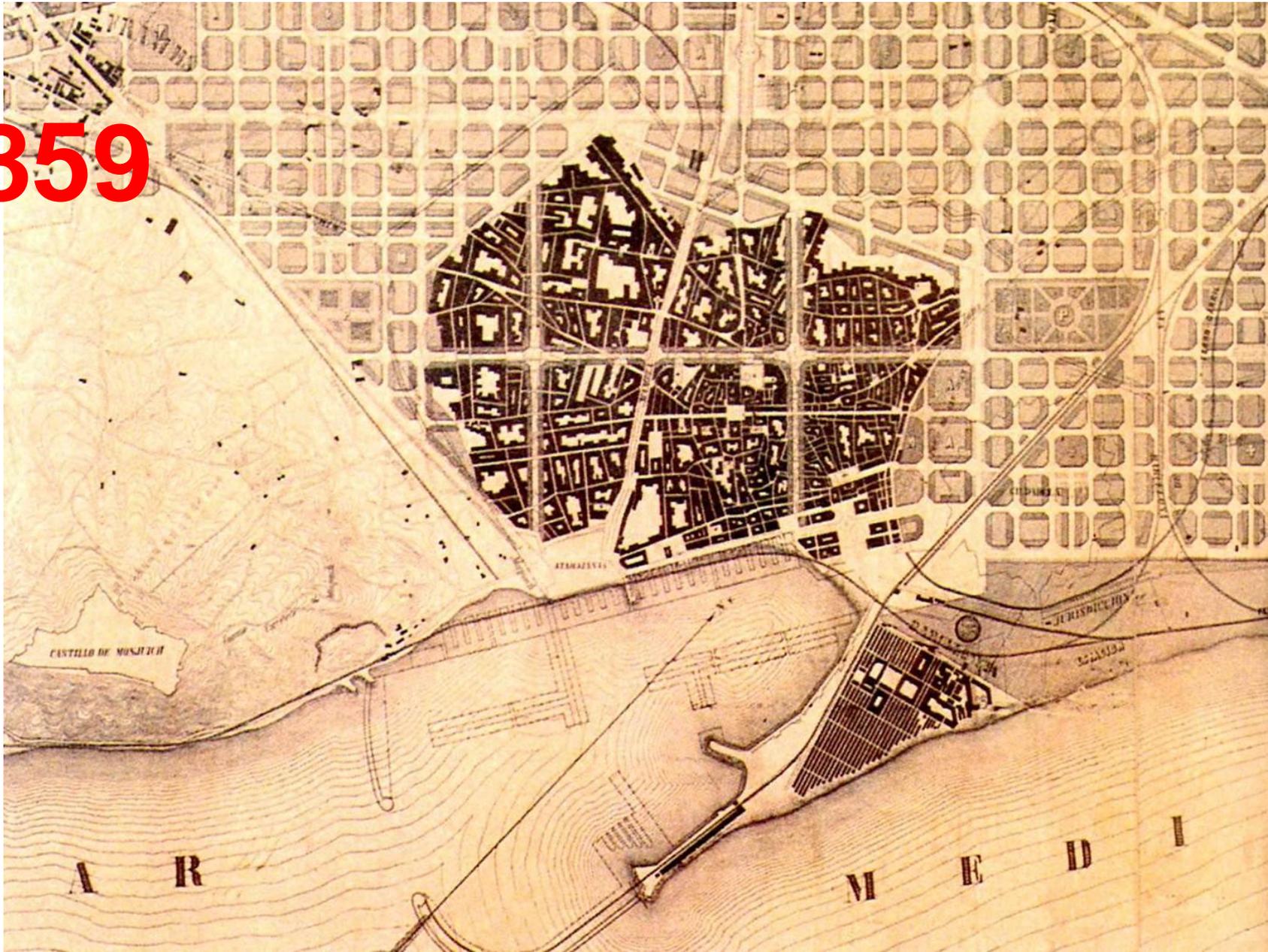


1856





1859





La llegada de la revolución industrial

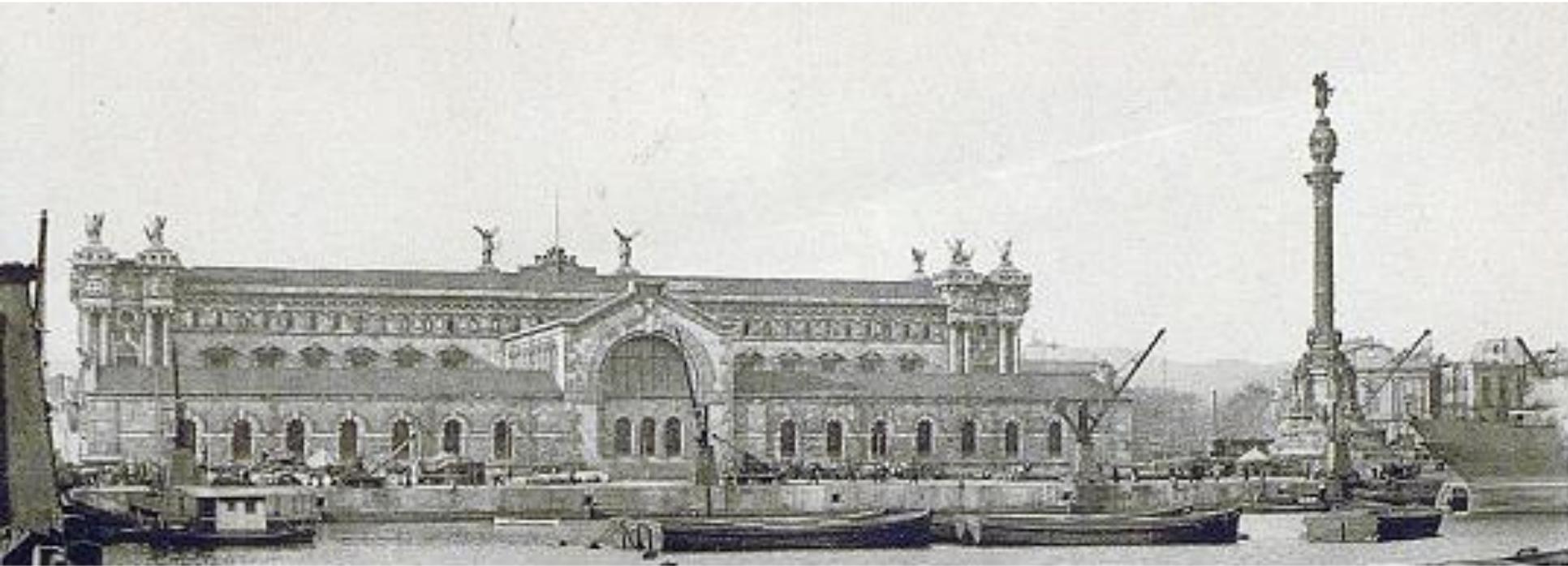
Costó todo el siglo que la mayoría de naves de vela se sustituyeran por las de vapor.





La llegada de la revolución industrial

El cambio supuso una extraordinaria mejora de la velocidad (se llegaron a los 5 y 6 nudos), del tamaño (se transportaban hasta 10.000 toneladas) y también de la especialización el 11 de diciembre de 1868 el Ministerio de Fomento aprobó la 'Junta de Obras del Puerto', formada por comerciantes, armadores, navieros y marinos.



La llegada de la revolución industrial

Durante su primera reunión, esta Junta de Obras aprobó la construcción del primer muelle transversal (donde está hoy el muelle de Barcelona), que se ejecutó entre 1877 y 1882.



La llegada de la revolución industrial

Además, elementos como el propio telégrafo o la apertura del Canal de Suez en 1869 comportaron ciertos cambios sustanciales del Port: se mejora la efectividad y se consigue que los puertos mediterráneos, en general, sean escala para las naves procedentes del Extremo Oriente, ganando terreno a los puertos de la costa atlántica.



1888

**Construcción de las primeras
infraestructuras portuarias:
diques, muelles, almacenes y tinglados**





Port de Barcelona



Eslora 80-150 m.
Calado 5-9 m.
Capacidad 10.000 t

Eslora 25-80 m.
Calado 4-7 m.
Capacidad 1.000 t

20-40 m
2-5 m.
400 t

10-40 m
1-2 m.
80 t



Estancamiento de la infraestructura

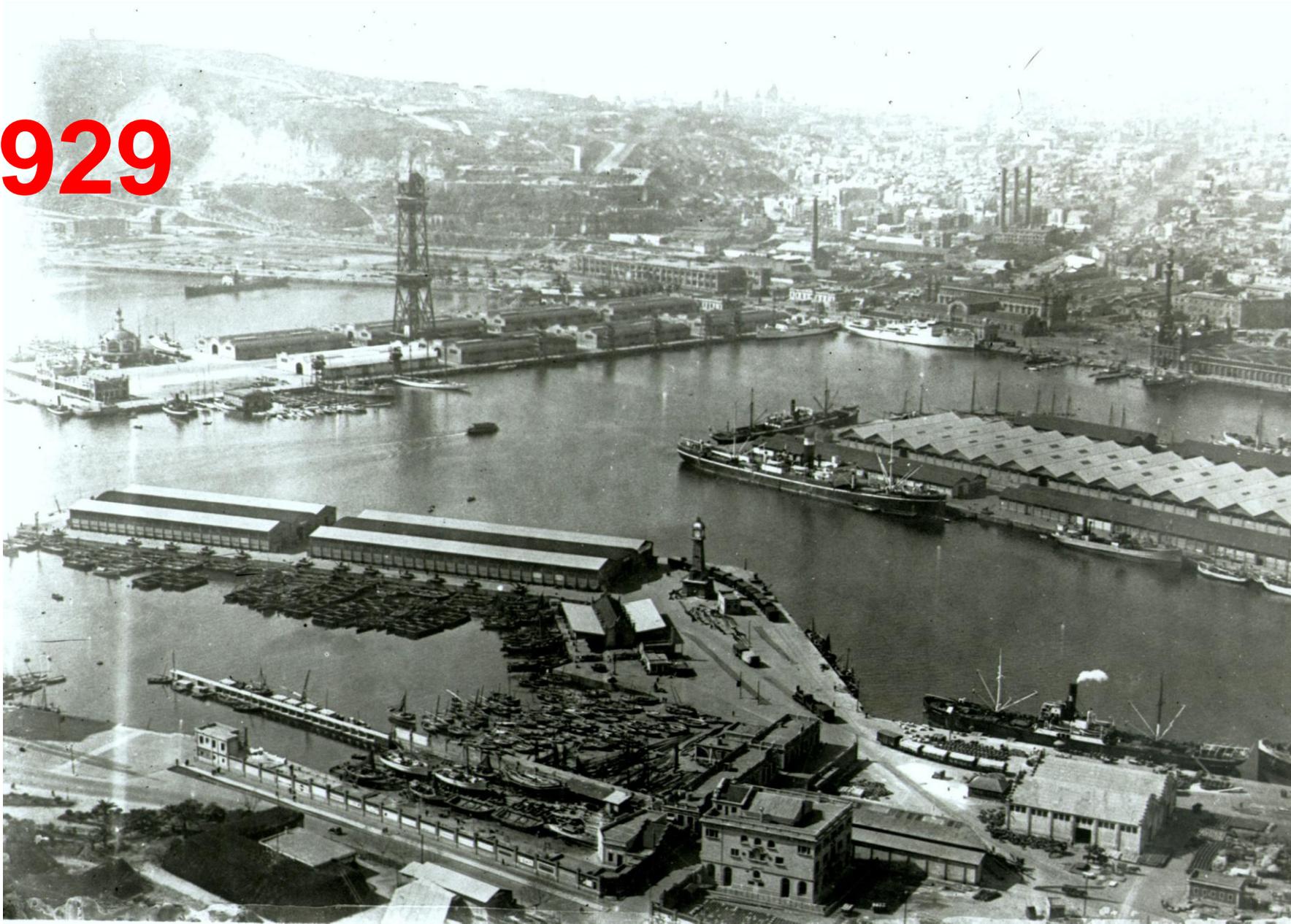
1913-1977

Durante este largo período, los ciclos de tráfico se vieron parados, a consecuencia de la general inestabilidad vivida por las Grandes Guerras, la Guerra Civil y los 40 años de dictadura franquista.





1929





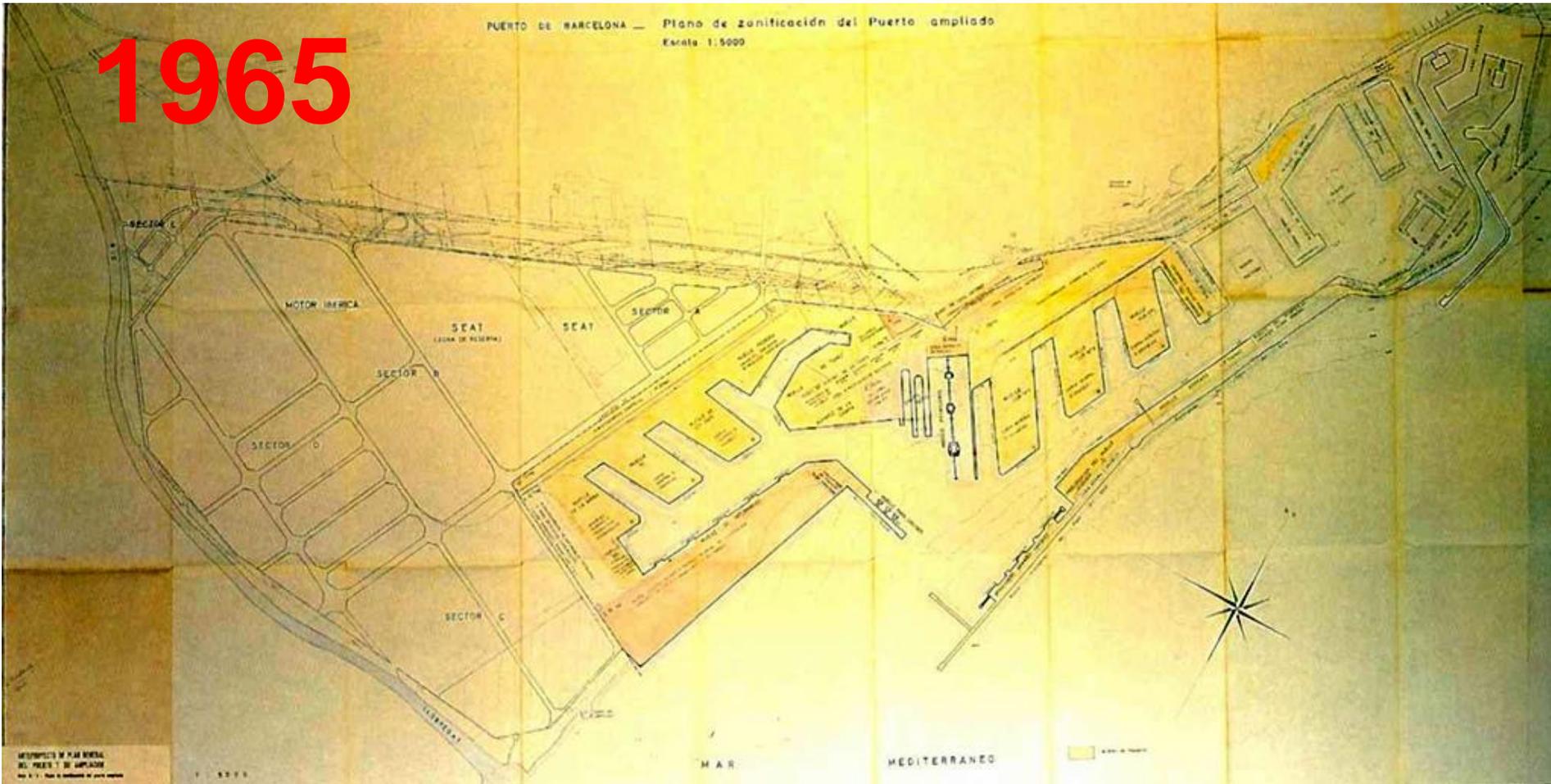
Estancamiento de la infraestructura

A partir del año 1958 se inició la expansión hacia el Sur y en 1966 comienza la construcción de un puerto interior con el dragado de la zona del Delta del Llobregat y un aumento del recinto portuario de 250 hectáreas.



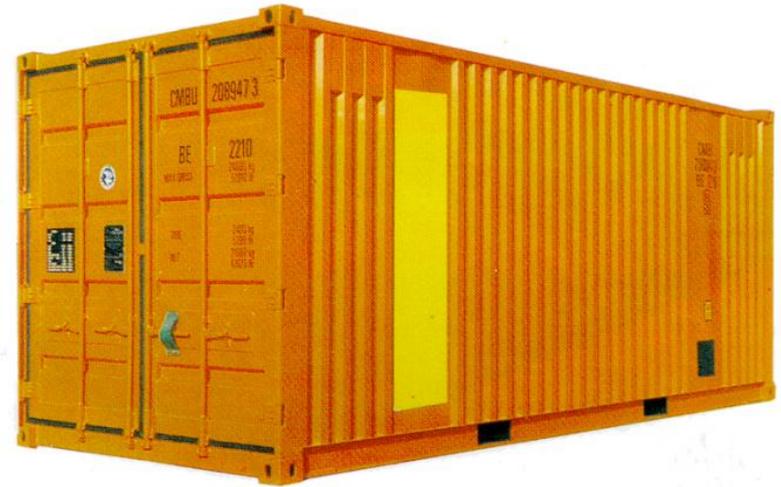
1965

PUERTO DE BARCELONA — Plano de zonificación del Puerto ampliado
Escala 1:5000





- Barcelona: construcción de las primeras infraestructuras portuarias: diques, muelles, almacenes y tinglados
- Especialización de barcos e infraestructuras portuarias, dependiendo del tipo de carga y unidades de transporte : barriles, damajuanas, sacos, balas, atados, cajas, jaulas, palets..
- ... y contenedores como unidad de transporte
- La ciudad creció rodeando al puerto





1968





EL PORT

1970 - 1995





Evolución del Barco



Eslora 120-273 m.
Calado 7-12,5 m.
Capacidad 40.000 t



Eslora 80-150 m.
Calado 5-9 m.
Capacidad 10.000 t

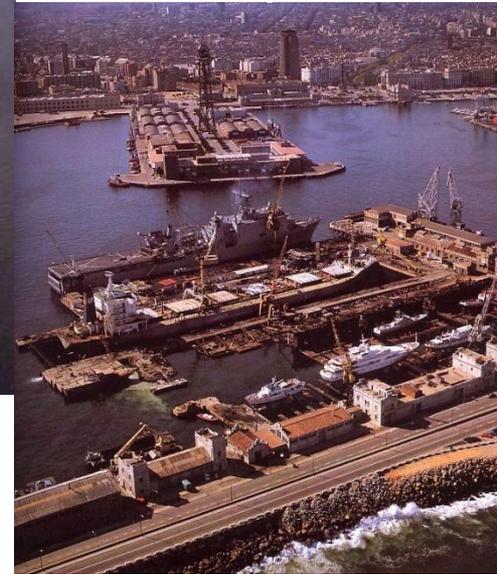
Eslora 25-80 m.
Calado 4-7 m.
Capacidad 1.000 t

Eslora 20-40 m
Calado 2-5 m.
Capacidad 400 t

Eslora 10-40 m
Calado 1-2 m.
Capacidad 80 t



- Nuevas necesidades: más línea de atraque, con más calado y superficie = requerimiento de más espacio terrestre y mejor accesibilidad
- Cambio en el aspecto de los puertos: desaparecen los almacenes y los tinglados
- Los Puertos como amenaza a la ciudad (más que como fuente de riqueza)
- Barcelona: primera iniciativa Puerto-Ciudad = Port Vell



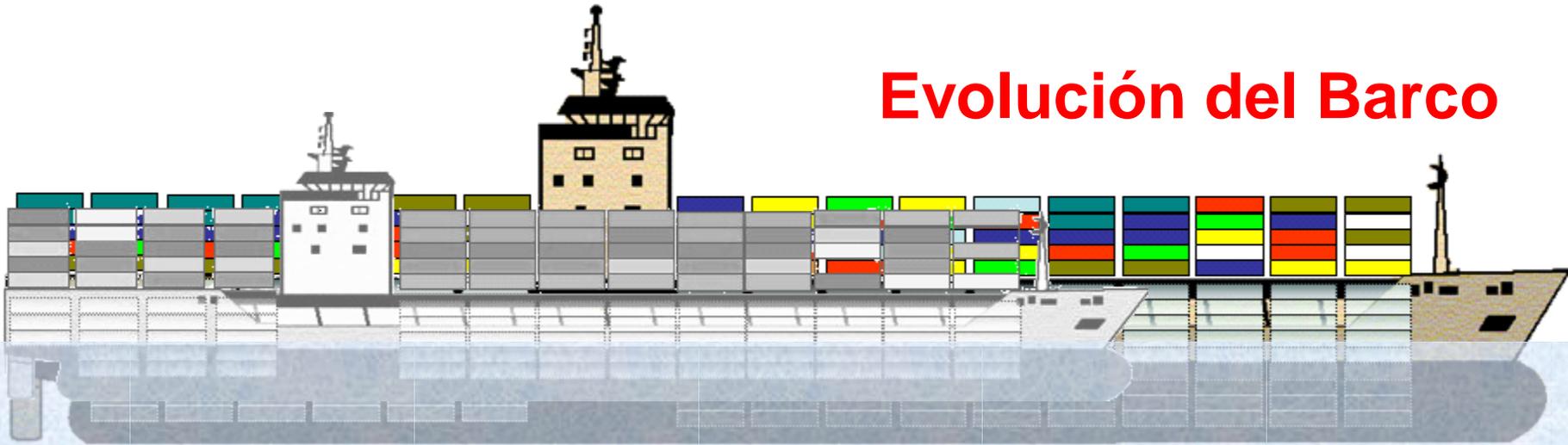


EL PORT

1995 – 20##

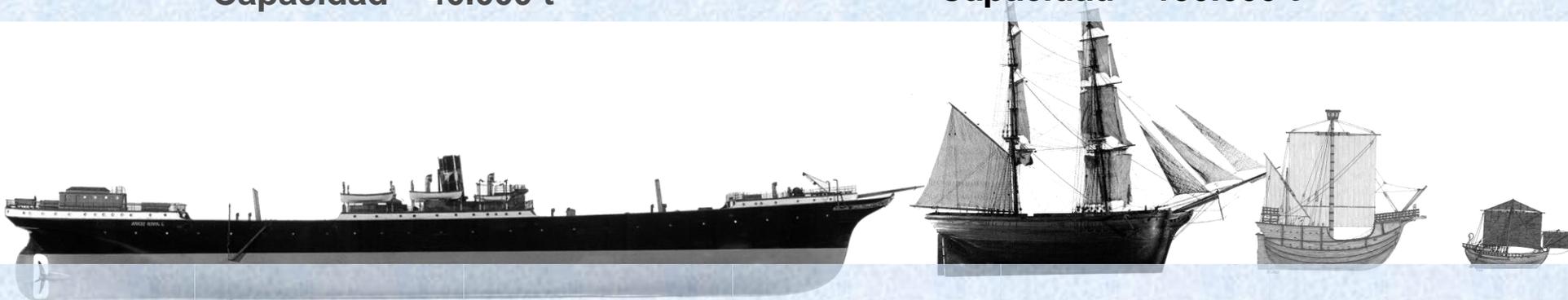


Evolución del Barco



Eslora 120-273 m.
Calado 7-12,5 m.
Capacidad 40.000 t

Eslora 120- 400 m.
Calado 14-16,0 m.
Capacidad 150.000 t



Eslora 80-150 m.
Calado 5-9 m.
Capacidad 10.000 t

Eslora
Calado
Capacidad

25-80 m.
4-7 m.
1.000 t

20-40 m
2-5 m.
400 t

10-40 m
1-2 m.
80 t





Incremento de Servicios Portuarios

Superficie	400	ha
Línea de atraque	5,3	km
Capacidad anual	8	mTeu

Incremento de Servicios

Logísticos

Superficie 160 ha

Capacidad Total del Puerto: 130 millones Tm/año
10 millones TEU/año

La Ampliación del Puerto de Barcelona



Port de Barcelona

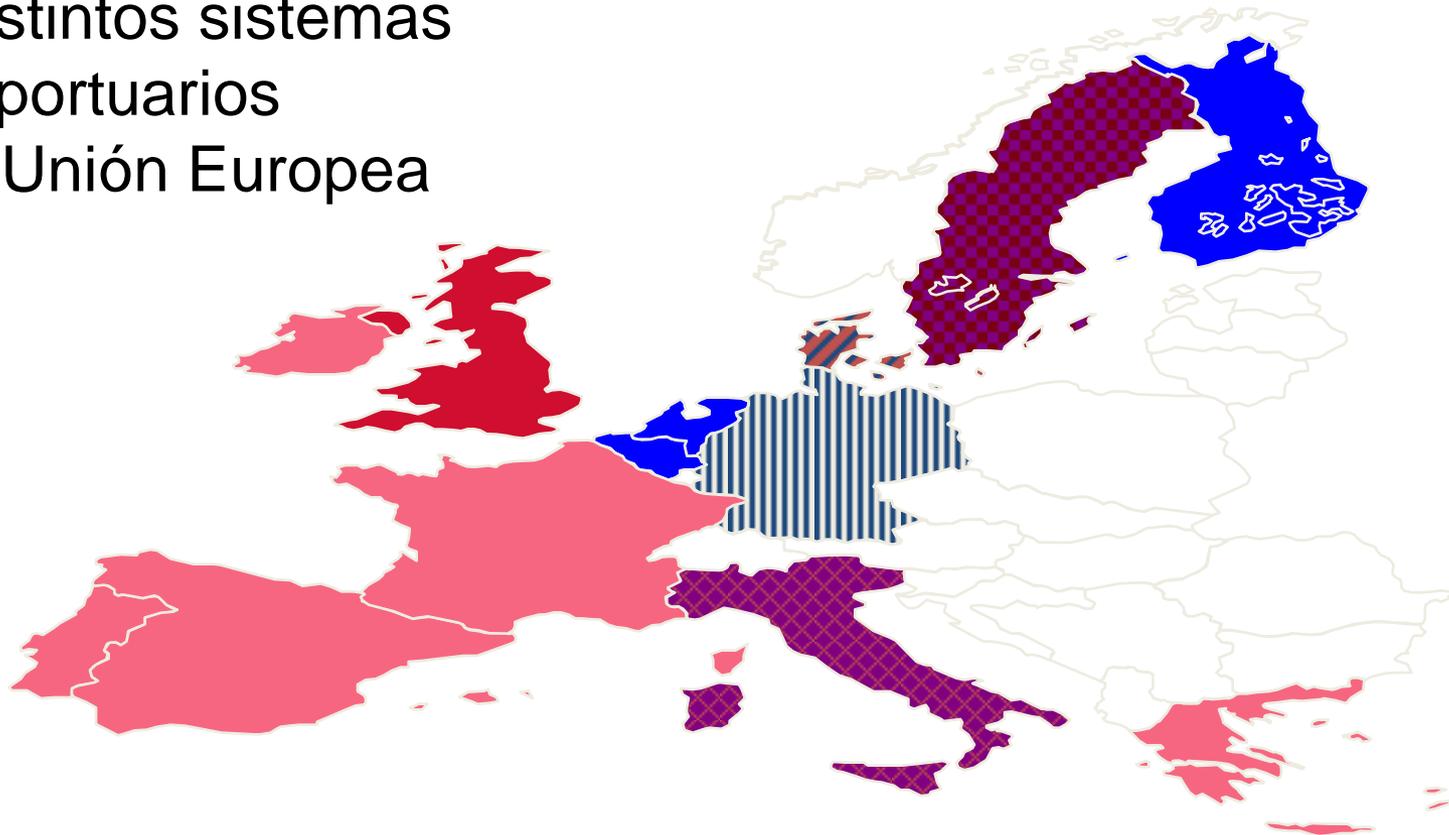




LA LEGISLACION DEL SISTEMA PORTUARIO ESPAÑOL



Los distintos sistemas portuarios de la Unión Europea



- | | | | |
|---|------------------|---|---|
|  | Modelo estatal |  | Modelo mixto municipal-regional |
|  | Modelo municipal |  | Modelo mixto municipal-estatal |
|  | Modelo privado |  | Modelo mixto estatal-organismos autónomos |
| | |  | Modelo mixto municipal-privado |



ORGANISMOS PÚBLICOS CON RÉGIMEN ESPECÍFICO

Puertos del Estado

28 Autoridades Portuarias:

**Algeciras-La Línea; Alicante; Almería; Motril; Avilés;
Balears; Barcelona; Gijón; Bahía de Cádiz; Bilbao;
Cartagena; Castellón; Ceuta; A Coruña; Ferrol; Huelva; Las
Palmas; Málaga; Marín y Ría de Pontevedra; Melilla; Pasaia;
Santa Cruz de Tenerife; Santander; Sevilla; Tarragona;
Valencia; Vigo; Vilagarcía de Arousa**



LA AUTORIDAD PORTUARIA

ENTIDAD PÚBLICA QUE GESTIONA EL
DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO, CON
ÁMBITO TERRITORIAL DE
COMPETENCIA

TERRITORIO: Art. 38 de la Ley de Puertos “Es el comprendido dentro de los límites de la Zona de Servicio del Puerto y los espacios afectados y el servicio de señalización marítima cuya gestión se les asigne”



CONSIDERACIONES PREVIAS

¿Cuales son las principales funciones de un puerto?

¿Qué servicios se prestan en un puerto?



FUNCIONES DE UN PUERTO

REGULADORAS

Ejercicio de la autoridad pública para establecer las condiciones en que se desarrolla la actividad

PROPIETARIO DE DOMINIO PÚBLICO

Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura y gestión del patrimonio público.

OPERATIVAS

Servicios relacionados con la transferencia de mercancías y pasajeros entre mar y tierra.



FUNCIONES REGULADORAS

REGLAMENTOS Y ORDENANZAS

PLANIFICACIÓN PORTUARIA Y CONTROL

SERVICIOS DE EMERGENCIAS

SERVICIOS DE INSPECCIÓN

POLICÍA PORTUARIA

ORDENACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

VELAR POR LA COMPETENCIA



FUNCIONES DE PROPIETARIO DE DOMINIO PÚBLICO

ADMINISTRAR EL DOMINIO PÚBLICO

OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL

PROVISIÓN DE ACCESOS MARÍTIMOS Y TERRESTRES

CONSERVACIÓN

MARKETING Y PROMOCIÓN

PLAN ESTRATÉGICO



FUNCIONES OPERATIVAS

MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS

TERMINALES DE PASAJEROS

RECOGIDA DE RESIDUOS

REMOLQUE, AMARRE, PRACTICAJE

DEPÓSITO Y ALMACENAJE

CONSERVACIÓN DEL EQUIPAMIENTO



LA LEGISLACIÓN DE LA PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES



Y EN EL SIGLO XX

- ⇒ 10 enero **1922**: Ley de Accidentes de Trabajo.
- ⇒ 29 diciembre **1922**: Real Decreto que aprueba el nuevo Reglamento de Accidentes de Trabajo.
- ⇒ 29 abril **1924**: Se autoriza al gobierno para ratificar los Convenios Internacionales referentes al trabajo de mujeres y menores.
- ⇒ 20 julio **1924**: Regulación del descanso semanal.
- ⇒ 17 noviembre **1925**: Real Decreto que aprueba el Reglamento de establecimientos peligrosos, incómodos e insalubres.
- ⇒ 19 febrero **1926**: Se prohíbe el empleo de Sulfato de Plomo y Cerusa, para pintar en el interior de edificios
- ⇒ 15 agosto **1927**: Se regula el descanso nocturno de la mujer obrera.
- ⇒ 21 diciembre **1928**: Estatuto de Formación Profesional.
- ⇒ 21 noviembre **1929**: Se aprueba el Reglamento sobre Seguridad de recipientes para fluidos a presión.
- ⇒ 20 octubre **1930**: Reglamento de Jornada de Trabajo.



Y EN EL SIGLO XX

- ⇒ 13 mayo **1938**: Creación del Instituto Social de la Marina.
- ⇒ 15 diciembre **1939**: Ley sobre organización de la Inspección de Trabajo.
- ⇒ 16 enero **1940**: Normas sobre Estadísticas de Accidentes de Trabajo.
- ⇒ 31 enero **1940**: Orden Ministerial que aprueba el Reglamento General de Seguridad e Higiene en el Trabajo.
- ⇒ 24 julio **1940**: Se regula el descanso dominical.
- ⇒ 26 agosto **1940**: Se aprueba el reglamento sobre iluminación en los Centros de Trabajo.
- ⇒ 10 septiembre **1940**: Obligación de comunicar los accidentes ocurridos en las minas.
- ⇒ 12 mayo **1941**: Ordena las indemnizaciones y salarios de los accidentados.
- ⇒ 7 julio **1944**: Se crea el Instituto Nacional de Medicina, Higiene y Seguridad del Trabajo.



Y EN EL SIGLO XX

- ⇒ 10 enero **1947**: Se crea el Seguro de Enfermedades Profesionales, definiéndolas.
- ⇒ 8 agosto **1947**: Creación de los Jurados de Empresa.
- ⇒ 3 junio **1955**: Aprobación del reglamento electrotécnico de Baja Tensión.
- ⇒ 21 agosto **1956**: Se crean los Servicios Médicos de Empresa.
- ⇒ 26 julio **1957**: Relación de industrias y trabajos prohibidos a mujeres y menores por peligrosos e insalubres.
- ⇒ 6 febrero **1959**: Creación de la Organización de los Servicios Médicos de Empresa (OSME) adscrito al Instituto Nacional de Previsión.
- ⇒ 21 noviembre **1959**: Se aprueba el Reglamento de los Servicios Médicos de Empresa.



MIENTRAS TANTO . . . EN EUROPA

En primer lugar, debe citarse la aprobación en Turín, el 18 de octubre de **1961**, de un importante documento como fue la **CARTA SOCIAL EUROPEA**. En su artículo 3 se establece el derecho de todos los trabajadores a la seguridad e higiene en el trabajo.

Más tarde y a través de la Dirección “Salud y Seguridad” Unidad V/E/5 de la Comisión de las Comunidades Europeas, perteneciente a la Dirección General de Empleo, Relaciones Laborales y Asuntos Sociales, se fueron elaborando y promocionando diversas Directivas tendentes a mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores europeos.



MIENTRAS TANTO . . . EN EUROPA

Más tarde, se aprueba la **Directiva 89/391/1989 CEE, de 12 de junio, relativa** a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo.

Es la conocida en todos los estamentos preventivos, como **DIRECTIVA MARCO**.



Y EN ESPAÑA...

- ➔ 8 noviembre **1995**: Se aprueba la Ley de Prevención de Riesgos Laborales transposición de la Directiva 89/391/CEE.
- ➔ 31 enero **1997**: Reglamento de los Servicios de Prevención (Real Decreto 39/1997).



PRINCIPIOS GENERALES DE PREVENCIÓN

- ➔ Evitar los riesgos.
- ➔ Evaluar los riesgos que no se puedan evitar.
- ➔ Combatir los riesgos en su origen.
- ➔ Adaptar el trabajo a la persona, en particular en lo que respecta a la concepción de los puestos de trabajo, así como a la elección de los equipos de trabajo y los métodos de trabajo y de producción, con miras, en particular, a atenuar el trabajo monótono y el trabajo repetitivo y a reducir los efectos de los mismos en la salud.
- ➔ Tener en cuenta la evolución de la técnica.
- ➔ Sustituir lo peligroso por lo que entraña poco o ningún peligro.
- ➔ Planificar la prevención buscando un conjunto coherente que integre en ella la técnica, la organización del trabajo, las condiciones de trabajo, las relaciones sociales y la influencia de los factores ambientales en el trabajo.



PRINCIPIOS GENERALES DE PREVENCIÓN

- Adoptar medidas que antepongan la protección colectiva a la individual.
- Dar las debidas instrucciones a los trabajadores.

Como forma de control, opta la Directiva por la creación de Servicios de Protección y de Prevención, relegando a las Administraciones Públicas de esta parcela, pensando en una mayor eficacia en la lucha contra el daño profesional.

La Información, Consulta, Participación y Formación de los trabajadores, se convierten en herramientas fundamentales, incluso para la Organización y Gestión de los Riesgos.



Ley de prevención de riesgos laborales

Dos actores

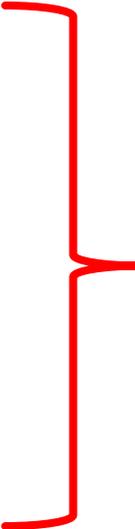
Un asesor

El empresario

- ▶ Funciones
- ▶ Responsabilidades

El trabajador

- ▶ Derechos
- ▶ Art. 29 Obligaciones



**El servicio
de prevención**



COORDINACIÓN DE ACTIVIDADES

- ▶ **Propios trabajadores** que realizan tareas en lugares de trabajo pertenecientes a otras empresas
- ▶ Trabajadores de otras empresas que realizan **trabajos por cuenta de la APB**
- ▶ Trabajadores de una o varias empresas que realizan trabajos en **espacios puestos a disposición por la APB**
- ▶ Empresas autorizadas y/o concesionadas en las cuales realizan trabajos terceras empresas (**Coordinación Ley de Puertos**)



OBRAS EN LA VIA PÚBLICA

EL PUERTO DE BARCELONA DISPONE DE LA POLICIA PORTUARIA QUE HA SIDO FORMADA EN PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN LA CONSTRUCCIÓN.





OBRAS PORTUARIAS DE CONSTRUCCIÓN





LA PREVENCIÓN EN EL ÁMBITO DE LA CONSTRUCCIÓN

REFERENCIA LEGAL

Real Decreto 1627/1997, de 24 octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción

- ▶ APB es promotora de obras
- ▶ Empleados de APB realizan proyectos de obra (seguridad y salud en fase de proyecto)
- ▶ Empleados de APB desempeñan tareas de dirección de obra (seguridad y salud en fase de ejecución)
- ▶ Por **orden del Director general de marzo de 2000**, las tareas referentes a prevención en obras con proyecto son asumidas por el departamento de Infraestructuras.



Port de Barcelona



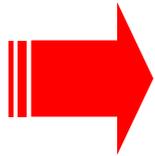


OBRAS PORTUARIAS DE CONSTRUCCIÓN

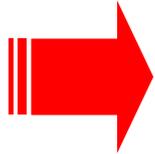




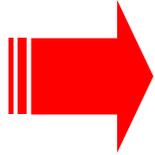
COMUNIDAD PORTUARIA



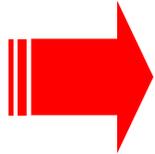
EMPRESAS QUE DESARROLLAN SU TRABAJO EN EL ENTORNO PORTUARIO



SITUADAS EN UN MISMO TERRITORIO CON DIVERSAS ACTIVIDADES Y EN DIVERSOS RECINTOS



SE ESTABLECE LA SINERGIA DE LAS TAREAS PREVENTIVAS



LAS AUTORIDADES PORTUARIAS COMO VÍNCULO



Port de Barcelona





118 EMPRESAS

CONSIGNATARIOS

SUMINISTROS

LIMPIEZAS ESPECIALES

PRACTICOS

REMOLCADORES

AMARRADORES

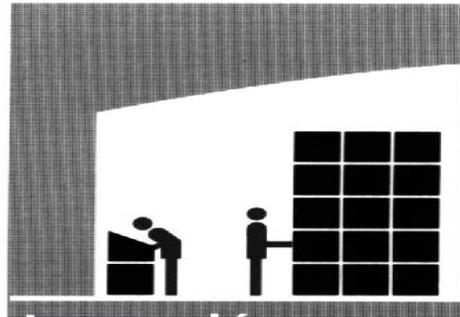
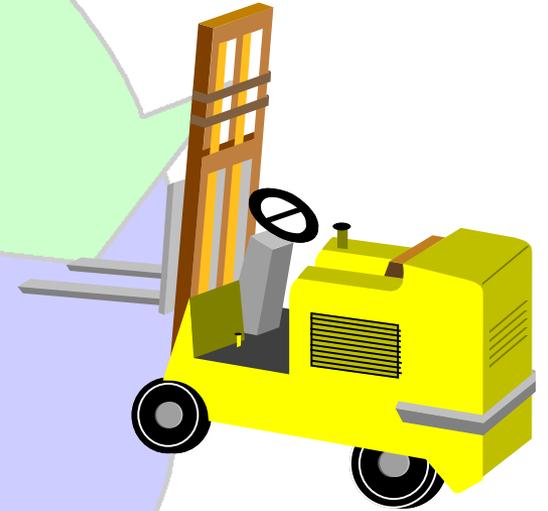
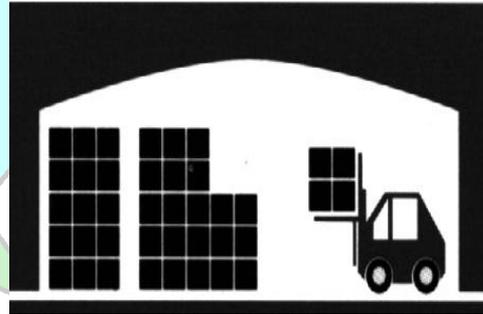
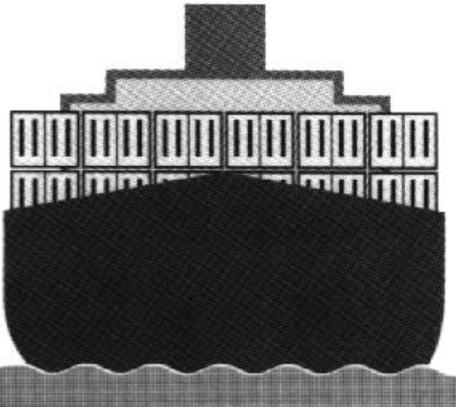
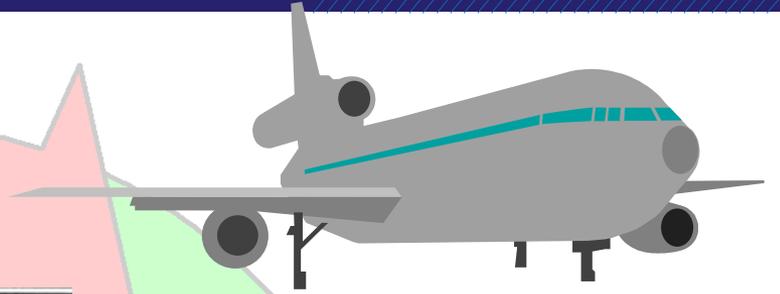
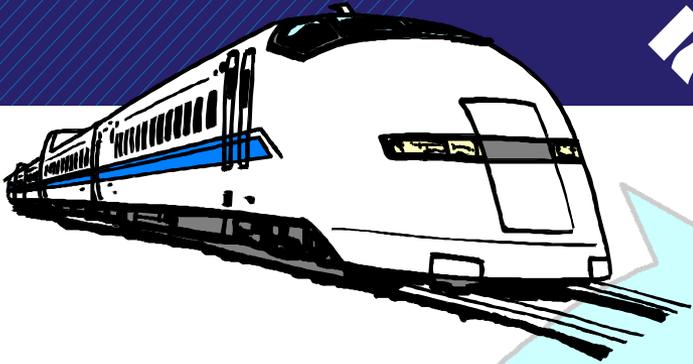
PROVISIONISTAS

*CONSTRUCCION NAVAL , REPARACION
Y MANTENIMIENTO DE BUQUES*



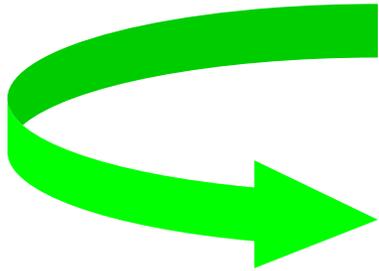


Port de Barcelona



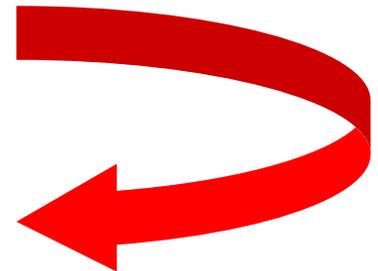


GRUPO PREVENCIÓN RIESGOS



**FUNCIÓN
PREVENTIVA**

- ➡ CONOCIMIENTO DEL PUERTO Y DE LOS MEDIOS DE PROTECCIÓN E INTERVENCIÓN EXISTENTES
- ➡ OPERACIONES DEL GRUPO DE PREVENCIÓN
- ➡ FORMACION ESPECIFICA RIESGOS PORTUARIOS



**FUNCIÓN
OPERATIVA**

- ➡ GRUPO DE INTERVENCIÓN DEL P.E.I.
- ➡ EXTINCIÓN Y SALVAMENTO



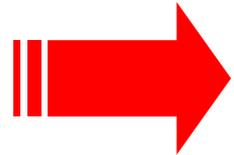
CALIDAD DEL AIRE



DURANTE LAS OPERACIONES DE MANIPULACIÓN DE CEREALES A GRANEL (SOJA, MAIZ) PRESENCIA DE UN EQUIPO DE MEDIO AMBIENTE (DOTADO TECNICAMENTE) PARA VERIFICAR LOS NIVELES DE CALIDAD DEL AIRE

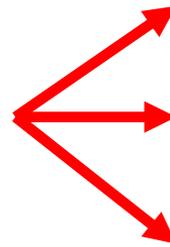


MERCANCIAS PELIGROSAS



OBJETIVO

**SEGURIDAD EN LOS
PUERTOS**



PERSONAS

INSTALACIONES

MEDIO AMBIENTE

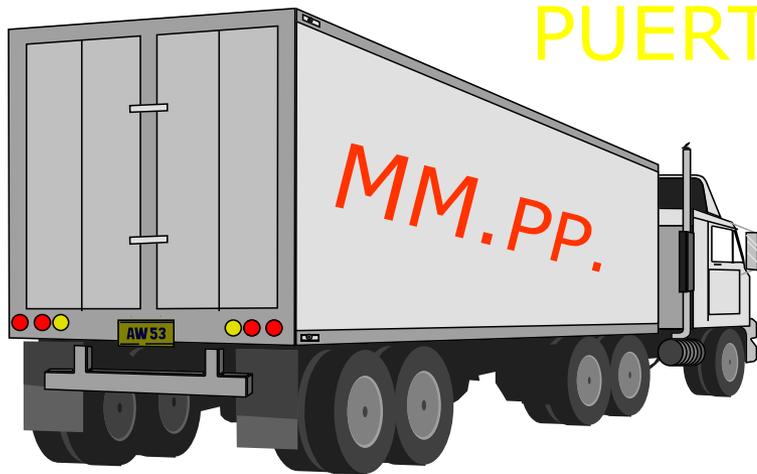
REFERENCIA LEGAL

- ☞ AÑO 86 CODIGO MARITIMO INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS IMDG
- ☞ RD 145/89 REGLAMENTO DE ADMISIÓN, MANIPULACION Y ALMACENAMIENTO DE MMPP EN LOS PUERTOS
- ☞ RD 1253/97, SOBRE CONDICIONES MINIMAS EXIGIDAS A LOS BUQUES QUE TRANSPORTAN MMPP O CONTAMINANTES CON ORIGEN O DESTINO EN PUERTOS MARITIMOS NACIONALES

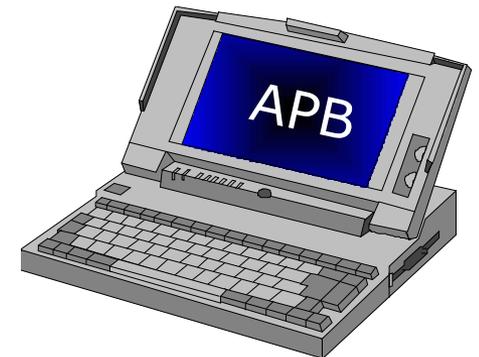


MERCANCIAS PELIGROSAS

EL 38% DE LA MERCANCIA QUE MANIPULA EL
PUERTO ES MM.PP.



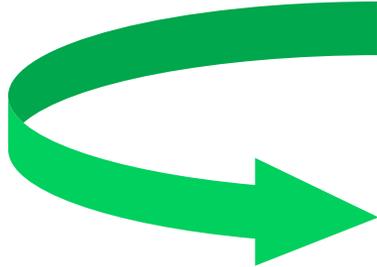
LA A.P.B. EMITE MÁS DE 27.000
AUTORIZACIONES ANUALES





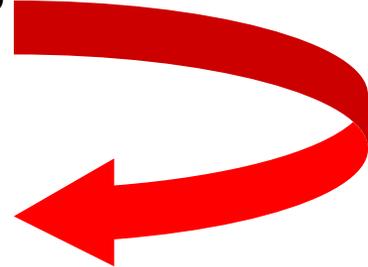
RELACIÓN PLAN AUTOPROTECCIÓN PORTUARIO / MMPP

GRUPO PREVENCIÓN RIESGOS



FUNCIÓN PREVENTIVA

- ☞ CONOCIMIENTO DEL PUERTO Y DE LOS MEDIOS DE PROTECCIÓN E INTERVENCIÓN EXISTENTES
- ☞ OPERACIONES DEL GRUPO DE PREVENCIÓN
- ☞ FORMACIÓN ESPECÍFICA RIESGOS PORTUARIOS



FUNCIÓN OPERATIVA

- ☞ GRUPO DE INTERVENCIÓN DEL PAU.
- ☞ EXTINCIÓN Y SALVAMENTO

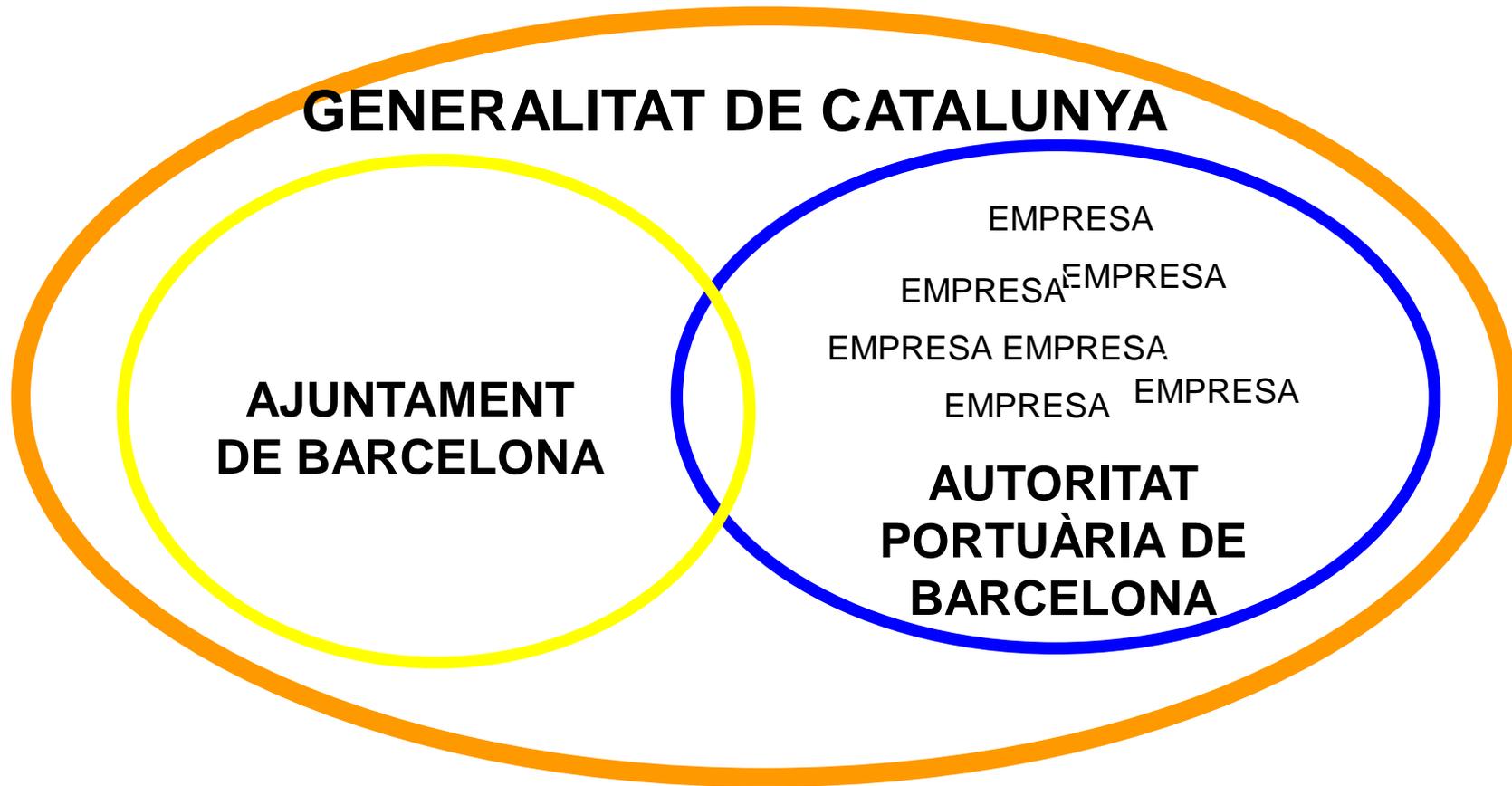


REFERENCIA LEGAL

- ☞ LEY 2/85 DE PROTECCION CIVIL
- ☞ LEY 27/92 DE PUERTOS Y DE LA MARINA MERCANTE
- ☞ RD 145/89 REGLAMENTO DE ADMISION, MANIPULACION Y ALMACENAMIENTO DE MMPP EN LOS PUERTOS



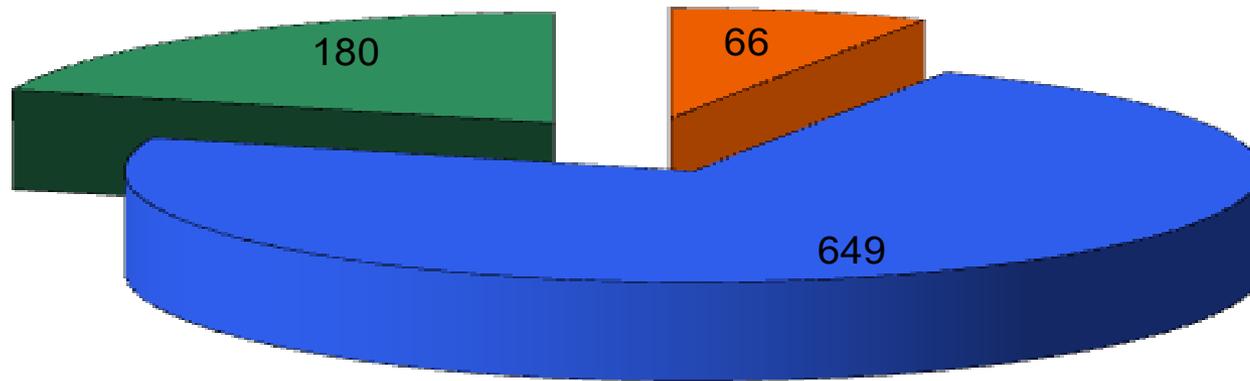
PLAN DE AUTOPROTECCIÓN PORTUARIO





DISTRIBUCION TOTAL DE EMPRESAS

895 EMPRESAS



■ ZONA
ZAL

■ PORT
COMERCIAL

■ ZONA
PORT
VELL



Z.A.I.



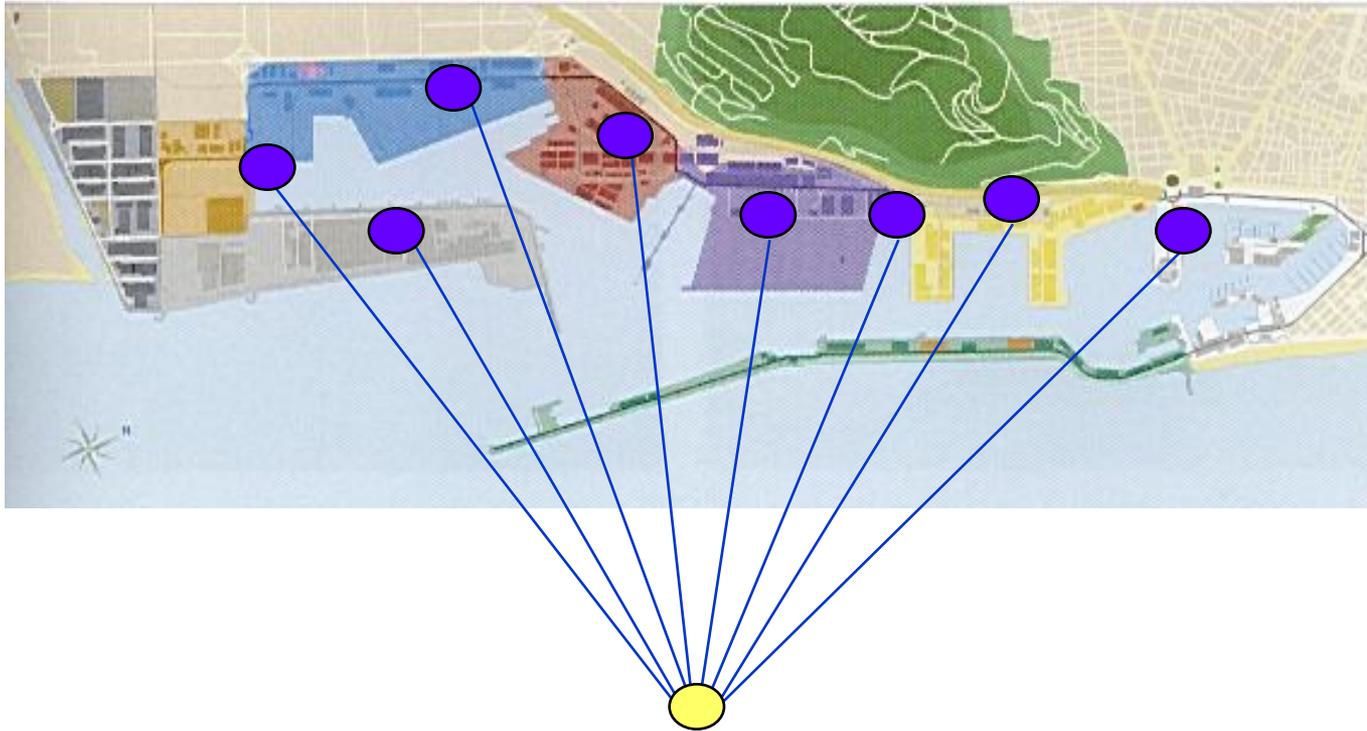
PUERTO
COMERCIAL



PORT VELL



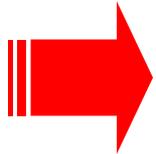
**Tres grandes áreas, sectores de actividad múltiples,
centenares de organizaciones privadas y públicas,
miles de trabajadores.**



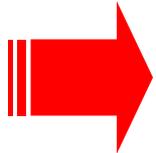
COMISIÓN TÉCNICA PORTUARIA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES



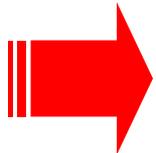
LAS SOCIEDADES ESTATALES



COLECTIVO QUE REALIZA UN TRABAJO DE RIESGO EN UN ENTORNO CAMBIANTE QUE DIFICULTA LA ACCIÓN PREVENTIVA



ELEVADOS INDICES DE SINIESTRALIDAD QUE HAN IDO DISMINUYENDO DESDE EL AÑO 1995



MAYORES ÍNDICES EN EL GRUPO I, ESTIBADORES, POR SOBRESFUERZOS Y GOLPES CON OBJETOS. EL 98% SON ACCIDENTES LEVES.



VANCARRIER





TRANSTAINER





REACH STACKER





GRÚAS PORTUARIAS





RIESGOS EN BUQUES MERCANTES:

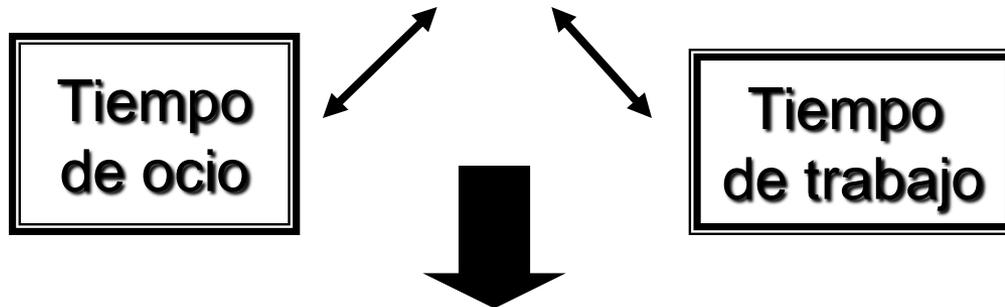
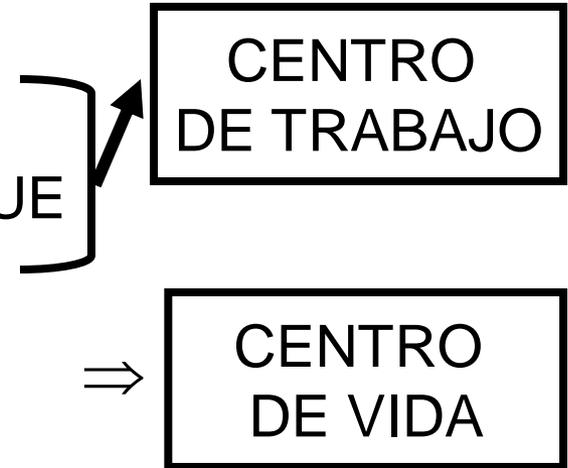
- ◆ FLOTA DE BUQUES MERCANTES.
- ◆ CASUISTICA DE ACCIDENTABILIDAD A BORDO.
- ◆ RIESGOS GENERALES DE B.M.
- ◆ RIESGOS ESPECIFICOS POR DEPARTAMENTOS.
- ◆ RIESGOS DE MICROCLIMA A BORDO.
- ◆ RIESGOS TOXICOS Y DE B. PASAJEROS.
- ◆ GESTION DE RIESGOS PARA LA PREVENCION A BORDO.



RIESGOS GENERALES DE B.M.

RELACIONADOS CON:

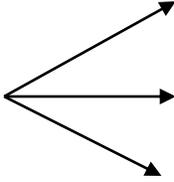
- a) LA SEGURIDAD DEL BUQUE
- b) LA SEGURIDAD A BORDO DEL BUQUE
- c) CONDICIONES DE VIDA A BORDO



CARGA DEL TRABAJO A BORDO



A) RIESGOS DE LA SEGURIDAD DEL BUQUE (CENTRO DE TRABAJO)

- ACCESOS AL BUQUE 
 - BUQUE ATRACADO
 - BUQUE FONDEADO
 - BUQUE EN SECO

2. DEAMBULACIÓN Y ESTANCIA A BORDO

- * RELACIONADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL BUQUE
- * RELACIONADAS CON EL ESTADO DE LA MAR

3. RIESGOS DE LA MANUTENCIÓN Y EL MANTENIMIENTO

- * DESPLAZAMIENTOS DE CARGA 
 - Manuales (vert., hor.)
 - Mecánicos (vert., hor.)
- (Lesiones lumbares, traumatismos)



Programa preventivo sobre el uso del alcohol y otras drogas para la Comunidad Logística del Port de Barcelona



Hábito

tabáquico

**Consumo de
drogas**

**Consumo de
alcohol**

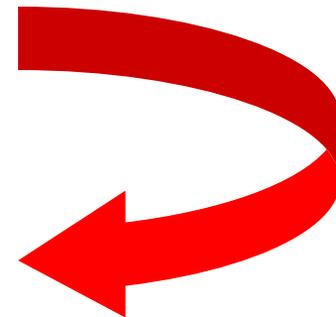
La prevención

PROBLEMA LABORAL

ACCIDENTES

BAJAS

ABSENTISMO





Objetivos generales

- ✓ **Incremento de la seguridad laboral**
- ✓ **Mejora del clima laboral**
- ✓ **Promoción de hábitos saludables**
- ✓ **Disminución del consumo de estas substancias**
- ✓ **Disminución del número de personas con consumos de riesgo**



PER UN PORT
SEGUR
TAC & CIA.

OPCIONES
TABAC:
LA SALUT SE'N
VA AMB EL FUM

PER UN PORT
SEGUR
TAC & CIA.

OPCIONES
ALCOHOL:
CONEIX EL
TEU LIMIT

PER UN PORT
SEGUR
TAC & CIA.

OPCIONES
COCAÏNA:
NO ASSUMEIXIS
AQUEST RISC

Generalitat de Catalunya
Departament de Sanitat i Seguretat Social
Direcció General de Drogodependències i Sida

Port de Barcelona



Port de Barcelona





SERVICIOS DE URGENCIA SANITARIA

El puerto de Barcelona dispone de un centro asistencial FREMAP que ofrece sus servicios de urgencia las 24 horas del día los 365 días del año a cualquiera de los más de 22.000 trabajadores de la comunidad portuaria

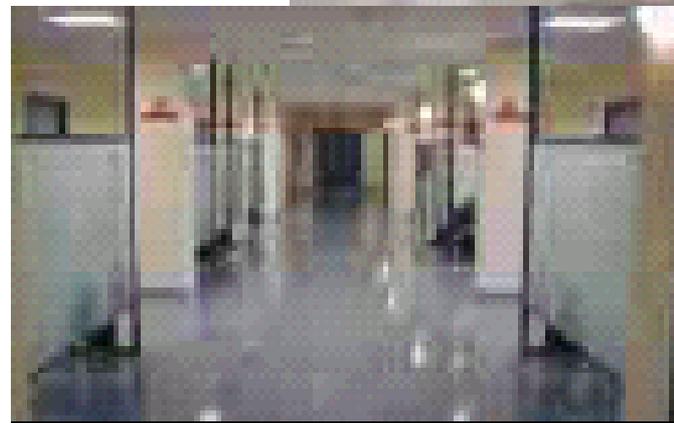


SERVICIOS DE URGENCIA SANITARIA

Se ha establecido un grupo de trabajo operativo entre el Servicio de Prevención de la Autoridad Portuaria, la policía portuaria, Sistema de Emergencias Médicas (ambulancias de urgencia) y FREMAP (mutua de accidentes) que posibilita disponer de asistencia urgente en **cinco minutos en cualquier punto del puerto comercial**



SERVICIOS DE URGENCIA SANITARIA





Port de Barcelona





servicio.prevencion@portdebarcelona.cat
www.portdebarcelona.cat

Gràcies





Port de Barcelona