



Oficina
Internacional
del Trabajo

Ginebra

Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006



Departamento
de Políticas
Sectoriales

Departamento
de Normas
Internacionales
del Trabajo

**Pautas para la aplicación de las disposiciones
sobre seguridad y salud en el trabajo
del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

Organización Internacional del Trabajo

**Pautas para la aplicación
de las disposiciones sobre seguridad
y salud en el trabajo del
Convenio sobre el trabajo marítimo,
2006**

Oficina Internacional del Trabajo Ginebra

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2015
Primera edición 2015

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a Publicaciones de la OIT (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, o por correo electrónico a rights@ilo.org, solicitudes que serán bien acogidas.

Las bibliotecas, instituciones y otros usuarios registrados ante una organización de derechos de reproducción pueden hacer copias de acuerdo con las licencias que se les hayan expedido con ese fin. En www.ifrro.org puede encontrar la organización de derechos de reproducción de su país.

OIT

Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales y Departamento de Normas Internacionales del Trabajo, Ginebra, OIT, 2015.

ISBN 978-92-2-329496-0 (impreso)

ISBN 978-92-2-329497-7 (pdf web)

Publicado también en francés: *Directives pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sécurité et à la santé au travail de la convention du travail maritime, 2006*, ISBN: 978-92-2-229496-1 (impreso); 978-92-2-229497-8 (pdf web), Ginebra, 2015; y en inglés: *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*, ISBN: 978-92-2-129496-2 (impreso); 978-92-2-129497-9 (pdf web), Ginebra, 2015.

marina mercante / transporte marítimo / marino / seguridad en el trabajo / salud en el trabajo / riesgo / accidente de trabajo / convenio de la OIT / comentario / aplicación

10.05.3

Datos de catalogación de la OIT

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones y los productos digitales de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías y redes de distribución digital, o solicitándolos a ilo@turpin-distribution.com. Para más información, visite nuestro sitio web: ilo.org/publns, o escribanos a ilopubs@ilo.org.

Esta publicación ha sido realizada por el Servicio de Producción, Impresión y Distribución de Documentos y Publicaciones (PRODOC) de la OIT.

Creación gráfica, concepción tipográfica, compaginación, preparación de manuscritos, lectura y corrección de pruebas, impresión, edición electrónica y distribución.

PRODOC vela por la utilización de papel proveniente de bosques gestionados de manera durable y responsable desde el punto de vista medioambiental y social.

Código: DTP-CAD-CORR-GON

Prefacio

La Conferencia Internacional del Trabajo adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), en una reunión marítima especial que se celebró en Ginebra. El objetivo esencial del MLC, 2006, es garantizar una protección completa en todo el mundo de los derechos de la gente de mar y establecer reglas equitativas para los Estados Miembros y los armadores con miras a ofrecer condiciones de vida y de trabajo decentes para la gente de mar.

La seguridad y salud en el trabajo (SST) se define generalmente como la ciencia de la anticipación, el reconocimiento, la evaluación y el control de los riesgos derivados del lugar de trabajo o que se producen en el lugar de trabajo y que pueden poner en peligro la salud y el bienestar de los trabajadores. El aspecto central de la SST es la evaluación y gestión de los riesgos profesionales mediante la aplicación de medidas de prevención y protección. Se trata de un tema complejo que abarca diferentes ámbitos de actividad y se refiere a normas que es necesario ajustar con frecuencia en función de los cambios en la tecnología y las investigaciones sobre los riesgos potenciales para la salud humana en el lugar de trabajo.

El entorno laboral marítimo comprende los elementos físicos, ergonómicos, químicos, biológicos, psicológicos y sociales que podrían dar lugar a accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales. La gente de mar debe hacer frente a condiciones de trabajo exigentes, aislamiento, largas jornadas laborales, estructuras organizativas rígidas y altos niveles de estrés y fatiga.

Estas *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, fueron adoptadas en octubre de 2014 por una reunión tripartita de expertos compuesta de expertos de los gobiernos, las organizaciones

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

de armadores y las organizaciones de la gente de mar y sus consejeros, así como observadores de gobiernos y organizaciones internacionales. En su reunión de marzo de 2015, el Consejo de Administración de la OIT autorizó su publicación.

Cada país puede adoptar sus propias leyes y políticas en lo relativo a la aplicación de las normas sobre seguridad y salud en el trabajo. Las autoridades competentes del Estado del pabellón tal vez consideren oportuno reflejar estas *Pautas* en sus prácticas vigentes. Dichas *Pautas* se formularon para servir como herramienta de ayuda práctica para los gobiernos en la elaboración de sus pautas nacionales respectivas. Confiamos en que también contribuirán a mantener la salud y la moral de la gente de mar.

Alette van Leur
Directora
Departamento de Políticas Sectoriales

Corinne Vargha
Directora
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo

Índice

Prefacio	V
Agradecimientos	XI
1. Introducción	1
1.1. Finalidad de las pautas	1
1.2. Labor de la OIT en el sector marítimo	1
1.3. Seguridad y salud en el trabajo	3
1.4. Incentivos económicos para la aplicación de las disposiciones relativas a la SST del MLC, 2006	6
1.5. Comprender los requisitos relativos a la SST con arreglo al MLC, 2006	7
1.6. Disposiciones relativas al control de la aplicación	9
2. Comprender los principios de SST y su aplicación en el sector marítimo	13
2.1. Definición de peligros y riesgos	13
2.2. Evaluación de los riesgos	14
2.3. Principios de prevención	16
2.4. Sistemas de gestión de la SST	18
2.5. Mejora continua	20
3. Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón	23
3.1. Panorama general	23
3.2. Orientaciones nacionales sobre SSTM	24
3.3. Políticas y programas de SSTM	26
3.3.1. Aplicación	26
3.3.2. Contenido	26
3.3.3. Promoción	28
3.4. Cooperación internacional	29
3.5. Examen periódico	30

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

3.6.	Privacidad y protección de los datos personales de la gente de mar	31
3.7.	Trato justo de la gente de mar	31
4.	Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar ..	33
4.1.	Introducción	33
4.2.	Responsabilidades y obligaciones de los armadores	33
4.3.	Responsabilidades del capitán	39
4.4.	Responsabilidades de la gente de mar	42
5.	El comité de seguridad	45
5.1.	Introducción	45
5.2.	Finalidad y objetivo	45
5.3.	Composición y responsabilidades	47
5.4.	Reuniones del comité de seguridad	47
5.5.	Representante encargado de las cuestiones de seguridad	50
5.6.	Oficiales de seguridad	51
5.7.	Formación para los miembros del comité de seguridad y salud	53
6.	Riesgos a bordo de los buques	57
6.1.	Introducción general	57
6.2.	Exposición a factores ambientales perjudiciales	57
6.2.1.	Ruido	58
6.2.2.	Vibraciones	59
6.2.3.	Iluminación artificial	61
6.2.4.	Luz ultravioleta	62
6.2.5.	Radiaciones no ionizantes	63
6.2.6.	Temperaturas extremas	64
6.3.	Peligros inherentes al trabajo a bordo de buques	65
6.3.1.	Características estructurales del buque, medidas de acceso y riesgos derivados del amianto	66

6.3.2.	Trabajo en espacios confinados	66
6.3.3.	Uso de equipos y maquinaria	67
6.3.4.	Medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente	69
6.3.5.	Cargas peligrosas y lastres	70
6.4.	Salud mental en el trabajo	70
6.5.	Violencia en el lugar de trabajo	71
6.6.	Respuesta ante emergencias y accidentes	72
6.7.	Otros tipos de riesgos	73
6.7.1.	Riesgos ergonómicos	73
6.7.2.	Riesgos biológicos	77
6.7.3.	Productos químicos	81
6.7.4.	Consumo de tabaco (tabaquismo)	84
6.7.5.	Abuso y dependencia de drogas y alcohol	85
6.7.6.	Fatiga	87
7.	Registro e investigación de accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales	89
7.1.	Requisitos generales	89
7.2.	Objetivos	90
7.3.	Notificación de accidentes del trabajo y de lesiones profesionales	91
7.4.	Investigación de accidentes del trabajo y lesiones profesionales	94
7.5.	Notificación e investigación de enfermedades profesionales	96
7.6.	Confidencialidad de los datos	98
8.	Formación e instrucción de toda la gente de mar	99
8.1.	Requisitos generales	99
8.2.	Familiarización con los aspectos relativos a la seguridad a bordo	102
8.2.1.	Gente de mar nueva y con experiencia	102

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

8.3. Comunicación a la gente de mar de información relativa a la SST	103
9. Categorías específicas de personal	105
9.1. Panorama general	105
9.2. Marineros menores de 18 años de edad	105
9.3. Mujeres de mar	107
9.4. Personal que presta servicios temporales	108
Anexos	109
Anexo I. Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo	109
Anexo II. Disposiciones pertinentes del Convenio, 2006 sobre el trabajo marítimo, 2006	113
Anexo III. Cuadro resumido sobre los documentos de la OIT relativos a la norma A4.3	134

Agradecimientos

La OIT desea expresar su agradecimiento a la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo (ASDI) por su contribución financiera a la preparación de estas *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*.

1. Introducción

1.1. Finalidad de las pautas

1. La finalidad de las presentes pautas es ayudar a los Estados en la aplicación de las disposiciones relativas a la seguridad y salud en el trabajo (SST) del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). Tienen por objeto proporcionar información práctica complementaria a los Estados del pabellón, a efectos de que se tenga en cuenta en su legislación nacional y en otras medidas para aplicar la regla 4.3 y las disposiciones correspondientes del Código del MLC, 2006, así como en otras disposiciones pertinentes en virtud de las reglas 3.1 y 1.1. Cabe destacar que estas pautas pretenden ser un recurso práctico para que puedan utilizarlas los gobiernos que las consideren útiles. En todos los casos, se debería considerar que las leyes o reglamentaciones nacionales pertinentes, los convenios colectivos u otras medidas encaminadas a aplicar el MLC, 2006, en un Estado del pabellón constituyen la expresión oficial de los requisitos del Convenio en dicho Estado.

1.2. Labor de la OIT en el sector marítimo

2. La OIT reconoce las necesidades especiales de la gente de mar, cuya vida laboral se desarrolla en el mar, y ha procurado garantizar condiciones de trabajo seguras y saludables en el sector marítimo desde la adopción de su primera norma sobre el trabajo marítimo, en 1920. La labor de la Organización en este sector sigue congregando a representantes de los gobiernos y de las organizaciones de armadores y de gente de mar con el fin de elaborar normas y políticas internacionales destinadas a promover condiciones de

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

trabajo decentes para todos los trabajadores del sector marítimo, así como una competencia leal para los armadores.

3. Desde la creación de la OIT, en 1919, se han adoptado más de 40 de sus convenios, y se han redactado otros muchos instrumentos, repertorios de recomendaciones prácticas, y pautas o directrices sobre SST. Algunos de esos documentos son específicos del sector, como el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos*¹. Asimismo, en instrumentos adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI) se establecen también disposiciones sobre la SST.

4. El Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (MLC, 2006), de la OIT, se adoptó en la 94.^a reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo (CIT), en febrero de 2006. Su texto contiene la regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes – y las disposiciones correspondientes del Código (norma A4.3 y pauta B4.3), cuya finalidad es «asegurar que el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques propicie la seguridad y la salud en el trabajo»². El Convenio comprende además una serie de disposiciones que hacen referencia a la seguridad y salud en relación con el alojamiento a bordo (regla 3.1) y con los jóvenes marinos menores de 18 años (norma A1.1 – Edad mínima).

¹ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos*, Ginebra, 1996, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112632.pdf, o en versiones ulteriores.

² La Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, está contenida en el anexo I, y el texto completo de los artículos III y IV, así como de las reglas 1.3 y 4.3, de la norma A4.3 y de la pauta B4.3 se reproduce en el anexo II.

5. El MLC, 2006, se aplica a toda la gente de mar o marino, términos que se definen como «toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio»³. Esto abarca tanto a quienes participan en las operaciones relativas a la navegación o el funcionamiento del buque como al personal encargado de las tareas relativas al alojamiento y al servicio de fonda a bordo⁴. Dado que la gente de mar vive y trabaja a bordo de buques, los requisitos relativos a la SST también están vinculados con otras disposiciones del MLC, 2006, como la regla 3.1 y las disposiciones correspondientes del Código con respecto al alojamiento y los servicios de esparcimiento, y la regla 1.1 y las disposiciones correspondientes del Código relativas a la edad mínima⁵.

1.3. Seguridad y salud en el trabajo

6. La seguridad y salud en el trabajo se define generalmente como la ciencia de la anticipación, el reconocimiento, la evaluación y el control de los riesgos derivados del lugar de trabajo o que se producen en el lugar de trabajo que pueden poner en peligro la salud y el bienestar de los trabajadores⁶. Esto incluye la promoción

³ MLC, 2006, artículo II, párrafo 1, *f*).

⁴ Véase la Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales (núm. VII) adoptada en la 94.^a reunión (marítima), 2006, de la Conferencia Internacional del Trabajo.

⁵ Véase el anexo II del presente documento.

⁶ OIT: *Estudio general relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), a la Recomendación sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 164), y al Protocolo de 2002 relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981*, Informe III (Parte 1B), Conferencia Internacional del Trabajo, 98.^a reunión, Ginebra, 2009 («Estudio general sobre seguridad y salud de los trabajadores»), http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/98thSession/ReportsubmittedtotheConference/WCMS_103489/lang--es/index.htm.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

y el mantenimiento del más alto grado de bienestar físico, mental y social de los trabajadores en todos los trabajos. También tiene en cuenta su posible impacto en las comunidades cercanas y el medio ambiente en general. El aspecto central de la SST es la evaluación y gestión de los riesgos profesionales mediante la aplicación de medidas de prevención y protección. Se trata de un tema complejo que abarca diferentes ámbitos de actividad y se refiere a normas que es necesario ajustar con frecuencia en función de los cambios en la tecnología y las investigaciones sobre los riesgos potenciales para la salud humana en el lugar de trabajo.

7. Las preocupaciones acerca de los riesgos profesionales han influido en los enfoques contemporáneos de la promoción eficaz de la SST. En el Estudio General de la OIT de 2009 relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), y la Recomendación sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 164)⁷, se señala que esos instrumentos ponen de relieve que el objetivo ideal de la SST eficaz sería la prevención total, lo cual implica un esfuerzo constante por mejorar la protección de los trabajadores.

8. El entorno laboral marítimo comprende los elementos físicos, ergonómicos, químicos, biológicos, psicológicos y sociales que podrían dar lugar a accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales. La gente de mar debe hacer frente a condiciones de trabajo exigentes, aislamiento, largas jornadas laborales, estructuras organizativas rígidas y altos niveles de estrés y fatiga. También deben aprender a comunicarse con las demás personas en

⁷ OIT: *Estudio general sobre seguridad y salud de los trabajadores*, op. cit.

el contexto de tripulaciones multinacionales⁸. Deberían tenerse en cuenta las dificultades relacionadas con el desarrollo estructural de la composición de la tripulación, en particular con respecto a las tripulaciones integradas por miembros de distintas nacionalidades y contextos culturales. Esto debería tomarse en consideración a la hora de promover una cultura de seguridad a bordo.

9. El consumo abusivo de alcohol y drogas, la violencia y el acoso, y las enfermedades infecciosas también pueden plantear problemas. Las normas internacionales del trabajo, la legislación nacional, los repertorios de recomendaciones prácticas y otros documentos de orientación especializados proporcionan información sobre los tipos de peligros que pueden presentarse a bordo de los buques, y las medidas de prevención y protección pertinentes para contribuir a garantizar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar sean lo más seguras y saludables posible. Algunas exposiciones profesionales son difusas y de baja intensidad, y pueden ser el origen de ciertas enfermedades que pueden aparecer años después del final de la exposición.

10. Se considera que el sector marítimo es relativamente peligroso. Sin embargo, se carece de estadísticas en el ámbito de la seguridad y la salud en el trabajo marítimo (SSTM), debido al acceso limitado y la escasa fiabilidad de las notificaciones de accidentes del trabajo, incidentes y enfermedades profesionales en los Estados del pabellón. Esto se debe principalmente a las diferencias considerables en los métodos de recopilación de datos, el registro inadecuado, el alcance limitado, y la escasez de estadísticas sobre

⁸ Se pueden consultar estudios sobre diversas cuestiones relacionadas con la composición transnacional de las tripulaciones en el sitio web del Centro Internacional de Investigación sobre la Gente de Mar (SIRC) (Seafarers' International Research Centre (SIRC)), http://www.sirc.cf.ac.uk/SIRC_free_online_reports.aspx.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

la gente de mar en general. A pesar de los requisitos nacionales en materia de notificación con arreglo a los convenios de la OIT sobre SST, es muy difícil conseguir estadísticas exhaustivas sobre los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales.

1.4. Incentivos económicos para la aplicación de las disposiciones relativas a la SST del MLC, 2006

11. La gente de mar debe tener un buen estado de salud física y mental para poder trabajar de manera segura y productiva. Asimismo, habida cuenta de la escasez de gente de mar calificada en algunos países, muchos armadores reconocen la ventaja competitiva que supone la mejora de la seguridad a bordo de los buques a efectos de retener a la gente de mar con experiencia y atraer a mujeres y hombres jóvenes para trabajar en el sector marítimo.

12. La OIT ha estimado que cada día mueren 6300 personas a causa de accidentes o enfermedades relacionadas con el trabajo, más de 2 300 000 de muertes al año⁹. El costo humano puede ser devastador para las familias de los trabajadores y sus comunidades y, al mismo tiempo, la carga económica de las malas prácticas de SST se estima en un 4 por ciento del producto interior bruto (PIB) global cada año¹⁰. Hay datos fehacientes que muestran que, a largo plazo, las empresas más exitosas y competitivas son las que tienen el mejor historial de SST y que cuentan con trabajadores saludables.

⁹ OIT: *Estimating the Economic Costs of Occupational Injuries and Illnesses in Developing Countries: Essential Information for Decision-Makers*, Programa de Seguridad y Salud en el Trabajo y Medio Ambiente (SafeWork), Ginebra, 2012, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_207690.pdf.

¹⁰ Cifras extraídas de OIT: *Seguridad y salud en el trabajo*, <http://www.ilo.org/global/topics/safety-and-health-at-work/lang--es/index.htm>.

13. Las medidas en materia de SST no deberían considerarse un costo económico, sino una inversión en la mejora continua de la SST de la gente de mar.

1.5. Comprender los requisitos relativos a la SST con arreglo al MLC, 2006

14. El MLC, 2006, está considerado como el «cuarto pilar» del sistema regulador internacional para el transporte marítimo, como complemento de los siguientes instrumentos fundamentales de la OMI: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada («Convenio SOLAS»), el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada («Convenio de Formación»), y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, en su forma enmendada («Convenio MARPOL»). A la hora de aplicar el MLC, 2006, además de los instrumentos vigentes de la OIT, se deberían tener en cuenta todos los instrumentos pertinentes de la OMI (por ejemplo, el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)¹¹). Muchos países y organizaciones del sector han elaborado también sistemas integrales de regulación de la SST, así como orientaciones técnicas en ese ámbito, que incorporan las disposiciones de los instrumentos de la OMI. Dichos documentos contienen ejemplos útiles de enfoques nacionales de la gestión de la SST a bordo de buques¹².

¹¹ OMI: Código internacional de gestión de la seguridad, 2010 (Código IGS), <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>.

¹² El anexo III contiene la lista de referencias seleccionadas y las directivas pertinentes de la Unión Europea.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

15. El MLC, 2006, refleja el compromiso de larga duración de la OIT respecto del derecho de todos los trabajadores, incluida la gente de mar, a unas condiciones de trabajo y de vida decentes, seguras y saludables.

Recuadro 1. MLC, 2006, artículo IV: Derechos en el empleo y derechos sociales de la gente de mar

1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

16. Un manual de la OIT¹³ proporciona sugerencias sobre las disposiciones que podrían utilizar los Estados Miembros para

¹³ OIT: *Manual: Orientaciones para la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 – Disposiciones modelo para la legislación nacional*, Ginebra, 2012, http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_182351/lang--es/index.htm.

cumplir con los principales requisitos jurídicos contemplados en el MLC, 2006¹⁴. Ahora bien, de conformidad con los requisitos previstos en la regla 4.3, párrafos 2 y 3, es necesario que los gobiernos, tras celebrar consultas con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar, elaboren y promulguen pautas, leyes, regulaciones y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el Código¹⁵. Puede ser también de utilidad para los gobiernos considerar los requisitos del formulario para la presentación de memorias en virtud del artículo 22 de la Constitución de la OIT en lo que respecta al MLC, 2006¹⁶. Por último, las orientaciones de la OIT sobre las inspecciones por el Estado del pabellón y el Estado del puerto en relación con el cumplimiento del Convenio pueden también resultar útiles a efectos de la aplicación de la regla 4.3 y la norma A4.3¹⁷.

1.6. Disposiciones relativas al control de la aplicación

17. Los requisitos relativos al cumplimiento y control de la aplicación se establecen en el artículo V y el título 5 del Convenio. La salud y seguridad y la prevención de accidentes es uno de los

¹⁴ El anexo IV del *Manual* contiene extractos de disposiciones modelo de la OIT para la legislación nacional.

¹⁵ El anexo V del *Manual* contiene instrumentos internacionales y otras orientaciones técnicas pertinentes para la aplicación de la SST a bordo de buques.

¹⁶ Véase http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:51:0::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3056256.

¹⁷ Véase OIT: *Pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón con arreglo al Convenio sobre el trabajo marítimo*, 2006, Ginebra, OIT, 2009 (http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2009/109B09_15_span.pdf), en particular el capítulo 3, y OIT: *Pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que realizan inspecciones en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo*, 2006, Ginebra, OIT, 2009 (http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2009/109B09_14_span.pdf), en particular el capítulo 4.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

puntos de inspección enumerados en el anexo A5-I del Convenio. Los buques deben ser objeto de inspección por los Estados del pabellón, ya sea mediante sus propios inspectores gubernamentales o mediante organizaciones reconocidas que hayan sido autorizadas a tal efecto. Los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales, o viajes entre puertos de distintos países, deben llevar a bordo un certificado de trabajo marítimo que acredite que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar a bordo del buque, incluidas las medidas destinadas a asegurar el cumplimiento continuo de las disposiciones adoptadas, que deben indicarse en la Declaración de conformidad laboral marítima (DCLM) adjunta al certificado de trabajo marítimo, han sido inspeccionadas y que cumplen los requisitos previstos en la legislación nacional o en otras disposiciones relativas a la aplicación del Convenio¹⁸.

18. La parte I de la DCLM ha de ser completada por el Estado del pabellón, y contiene referencias a los requisitos nacionales pertinentes, incluidas las disposiciones nacionales sobre salud y seguridad y prevención de accidentes para la gente de mar. La parte II de la DCLM documenta las medidas que el armador ha establecido para asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos del Estado del pabellón, las inspecciones y las medidas propuestas para garantizar una mejora continua en el buque.

19. Como se ha señalado, la OIT también ha elaborado pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón y para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto que

¹⁸ El anexo A5-I del MLC, 2006, contiene la lista de todas las cuestiones que deben ser inspeccionadas, la cual debe leerse conjuntamente con la norma A5.1.3, párrafo 1, del Convenio.

realizan inspecciones en virtud del MLC, 2006. Los buques que hagan escala en puertos extranjeros pueden ser inspeccionados por las autoridades del Estado de control del puerto a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos del Convenio.

20. Los buques de los Estados que no hayan ratificado el MLC, 2006, no han de recibir un trato más favorable que los buques de Estados que sí lo hayan ratificado¹⁹.

¹⁹ MLC, 2006, artículo V, párrafo 7.

2. Comprender los principios de SST y su aplicación en el sector marítimo

2.1. Definición de peligros y riesgos

21. Este capítulo se centra en la comprensión de los principios de SST para evaluar y gestionar los riesgos profesionales mediante la aplicación de medidas preventivas y de protección.

22. En este contexto, se debería definir claramente la diferencia entre un «peligro» y un «riesgo»:

- a) Un **peligro** es el potencial inherente para causar lesiones, daños o efectos negativos en la salud de un marino. Puede tener múltiples orígenes, como las propiedades intrínsecas, la situación, la energía potencial, el entorno o factores humanos.
- b) El **riesgo** es la probabilidad de que un marino sufra daños o de que su salud se vea perjudicada si se expone a un peligro, o de que la propiedad se dañe.

23. La relación entre peligros y riesgos depende de la naturaleza de la exposición, incluida la duración y la intensidad de la misma, así como de la eficacia de las medidas de control. El proceso básico de reducción de los peligros y riesgos es el principio fundamental que rige la SST. En todos los ámbitos de la actividad humana, es preciso hallar un equilibrio entre los beneficios y los costos que conlleva asumir los riesgos. En el caso de la SST, este complejo equilibrio se ve influido por muchos factores, como el progreso científico y tecnológico, los cambios en el medio ambiente de trabajo y las tendencias de la economía.

2.2. Evaluación de los riesgos

24. El objetivo esencial de la SST es prevenir los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales mediante la gestión de los peligros y riesgos derivados del trabajo. Con este fin, es preciso aplicar procedimientos para identificar los peligros y evaluar los riesgos con miras a identificar aquello que podría resultar perjudicial para los marinos y la propiedad, así como el entorno, especialmente el entorno de trabajo, a fin de poder elaborar y aplicar medidas de prevención y protección apropiadas. El método genérico de evaluación de los riesgos en cinco pasos que se muestra a continuación¹ ilustra el proceso de gestión de los riesgos. La recopilación y el análisis de datos y estadísticas fiables es imprescindible para poder llevar a cabo una evaluación de los riesgos eficaz.

Recuadro 2. Proceso de gestión de riesgos en cinco etapas

Paso 1. Identificar los peligros

Paso 2. Identificar quién puede sufrir daños y de qué manera

Paso 3. Evaluar el riesgo – identificar y decidir las medidas de control de riesgos en materia de seguridad y salud

Paso 4. Dejar constancia de quién es responsable de la aplicación de cada medida de control y en qué plazos

Paso 5. Registrar las conclusiones, realizar un seguimiento y revisar la evaluación de los riesgos, y actualizarla en caso necesario

¹ OIT: *Una guía de 5 pasos para empleadores, trabajadores y sus representantes sobre la realización de evaluaciones de riesgos en el lugar de trabajo*, Ginebra, OIT, 2014, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_349874.pdf.

Comprender los principios de SST

25. Para evaluar los riesgos identificados de manera general se puede utilizar una metodología de riesgos, como una matriz de riesgos, a fin de determinar el nivel de riesgo sobre la base de la probabilidad de ocurrencia y la gravedad de las consecuencias. El proceso de evaluación de los riesgos debería ser suficientemente flexible para adaptarlo al conjunto de las operaciones de un buque, así como a unidades de trabajo específicas y a los recursos y competencias profesionales disponibles. La evaluación de los riesgos profesionales es un elemento fundamental para adoptar medidas de prevención y protección eficaces a efectos de planificar y organizar el trabajo y reducir la exposición a peligros. Se deberían revisar las evaluaciones de los riesgos cuando se introduzcan cambios en los métodos de trabajo, los procesos o la dotación de personal, o cuando haya un cambio de armadores, a fin de garantizar que los procedimientos de seguridad sean apropiados y se apliquen. Es importante también revisar las evaluaciones de los riesgos tras la investigación de accidentes e incidentes y el análisis de situaciones peligrosas, a fin de asegurarse de que se mejoren los sistemas y procedimientos para evitar futuros problemas.

Ejemplo de una matriz de riesgos

Probabilidad de que tenga lugar un suceso	Gravedad o consecuencias potenciales de un suceso			
	Poco dañino	Moderadamente dañino	Muy dañino	
	Escasa probabilidad	Riesgo bajo	Riesgo bajo	Riesgo medio
	Probable	Riesgo bajo	Riesgo medio	Riesgo elevado
Muy probable	Riesgo medio	Riesgo elevado	Riesgo elevado	

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

26. Si bien existen múltiples definiciones de «cultura de seguridad», cabría interpretarla como el producto de valores, actitudes, competencias y pautas de comportamiento individuales y de grupo que determinan el grado de compromiso, el estilo y la idoneidad de los programas de salud y seguridad de una organización². La participación de todos los miembros del equipo de trabajo en el proceso de evaluación de los riesgos en cinco pasos es parte integral de una buena cultura de seguridad y permite que la aplicación sea más fácil y más eficaz, ya que cada uno asume la responsabilidad de la seguridad y salud propia y ajena. Todos los marinos del departamento de que se trate deberían contar entre todos con experiencia, conocimientos o competencias suficientes para participar en la evaluación y seguir sus recomendaciones a fin de trabajar en condiciones de seguridad.

2.3. Principios de prevención

27. En su 91.^a reunión (2003), la CIT adoptó una estrategia global en materia de seguridad y salud en el trabajo a fin de promover la aplicación de las normas de la OIT sobre SST³. La estrategia destaca la necesidad de un compromiso tripartito y la adopción de medidas en el plano nacional a fin de fomentar un enfoque preventivo de la SST, que resulta indispensable para lograr mejoras duraderas en materia de seguridad y salud en el trabajo. Del mismo modo, el MLC, 2006, reafirma la necesidad de aplicar medidas y programas de prevención, así como sistemas de inspección y

² Reino Unido (Comisión de Salud y Seguridad): *Third report: Organizing for safety*, ACSNI Study Group on Human Factors (Londres, HMSO, 1993).

³ OIT: *Estrategia global en materia de seguridad y salud en el trabajo*, conclusiones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 91.^a reunión, Ginebra, 2003, http://www.ilo.org/safework/info/policy-documents/WCMS_154865/lang--en/index.htm.

notificación para la gestión de la SST a bordo de los buques⁴. Los principios de prevención deberían abarcar la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo a la persona, en particular en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo, y la sustitución de elementos peligrosos por otros que no entrañen peligro o sean menos peligrosos. La prevención debería primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar⁵. Los instrumentos adoptados desde 1981 hacen sobre todo hincapié en el principio de las medidas preventivas, mientras que el equipo de protección personal (EPP) se considera como un último recurso cuando no es posible evitar, reducir al mínimo o eliminar la exposición a riesgos.

28. Los principios de prevención se basan en medidas que anteponen la prevención colectiva a la individual. La secuencia o jerarquía preferida de las medidas colectivas de control de riesgos es la siguiente:

- 1) supresión;
- 2) sustitución;
- 3) aislamiento o lucha contra los riesgos en su origen;
- 4) medidas técnicas de control, y
- 5) medidas relativas a la organización del trabajo.

⁴ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1.

⁵ MLC, 2006, pauta B4.3.1, párrafo 3. Esta jerarquía en la aplicación de las medidas de prevención es un aspecto fundamental de los principios de SST y está incluida en muchas disposiciones y directrices. Figura, por ejemplo, en las *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo* (ILO-OSH 2001). Otro buen ejemplo al respecto es la directiva de la Unión Europea: Directiva del Consejo 89/391/CEE de 12 de junio de 1989 relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:31989L0391>.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

29. Las medidas técnicas de control podrían incluir la automatización, sistemas confinados, ventilación, aspiración local y aislamiento del lugar de trabajo. La determinación de los métodos y herramientas de trabajo influye considerablemente en el nivel de exposición.

30. Las medidas relativas a la organización del trabajo podrían comprender la separación de un lugar de trabajo respecto de otros, el mantenimiento apropiado del equipo, la facilitación de instrucciones especiales y la limitación de las horas de trabajo en un determinado puesto.

31. La utilización de los equipos de protección personal depende de la respuesta humana y sólo debería ser la única medida empleada una vez agotadas todas las demás alternativas. Los equipos de protección personal deberían:

- someterse a una evaluación previa para comprobar que se adaptan a la finalidad prevista;
- mantenerse y almacenarse de manera adecuada;
- acompañarse de instrucciones para facilitar una correcta utilización, y
- ser utilizados correctamente por la gente de mar.

La autoridad competente debería estudiar la posibilidad de establecer unos criterios claros a efectos de las consideraciones en lo relativo a la utilización del EPP.

2.4. Sistemas de gestión de la SST

32. Los sistemas de gestión SST pueden proporcionar un medio para evaluar y mejorar la seguridad y salud de la gente de

mar mediante la gestión de los peligros y riesgos profesionales. Dichos sistemas pueden basarse en el principio que consiste en «planificar-hacer-verificar-actuar» (PHVA), concebido para supervisar los resultados de manera continua⁶.

- 1) **Planificar** implica establecer una política de SST, incluida la asignación de recursos, la adquisición de competencias profesionales y la organización del sistema, así como la identificación de los peligros y la evaluación de los riesgos.
- 2) **Hacer** se refiere a la aplicación y puesta en práctica del programa de SST.
- 3) **Verificar** consiste en evaluar los resultados tanto activos como reactivos del programa.
- 4) **Actuar** cierra el ciclo con un examen del sistema a efectos de una mejora continua y de la preparación del sistema para el próximo ciclo.

33. El enfoque del PHVA apoya la aplicación de los sistemas de gestión de la SST en las organizaciones al ayudarles a adaptarse a las circunstancias cambiantes y facilitar la mejora continua de la seguridad. Los principios del PHVA pueden aplicarse a la gestión de la SST, la asignación de responsabilidades, la demostración de aptitudes y competencias, y el cumplimiento de las disposiciones relativas a la seguridad a bordo de los buques. Diversos documentos de la OIT y otras orientaciones destinadas al sector marítimo

⁶ También denominado Ciclo Deming. OIT: *Sistema de gestión de la SST: Una herramienta para la mejora continua*, Ginebra, 2011, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_154127.pdf.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

proporcionan también informaciones detalladas sobre los procedimientos de evaluación de riesgos.

34. Los principios y sistemas descritos más arriba se aplican a todos los lugares de trabajo. Los procesos de evaluación de los riesgos profesionales son esenciales para las leyes, reglamentos y otras orientaciones sobre SST cuyo objetivo último es proteger la seguridad y la salud de los trabajadores. A fin de garantizar una mejora continua de la seguridad, la autoridad competente debería velar por que los armadores establezcan sistemas de gestión de la SST y procedimientos de evaluación de los riesgos para proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarboles su pabellón⁷.

35. El Código IGS establece la gestión de la seguridad a bordo de los buques a los que se aplica. El sistema de gestión de la seguridad no puede en sí mismo abarcar todos los aspectos de la seguridad y salud de la gente de mar tal como prevé el MLC, 2006, por ejemplo, con respecto a la prevención de enfermedades. No obstante, un armador puede desarrollar este sistema para hacerlo.

2.5. Mejora continua

36. Con el fin de facilitar la mejora continua de las políticas y programas de SST con miras a la evaluación de los riesgos y a la adopción de medidas de prevención, la autoridad competente y el armador deberían tener en cuenta los cambios en la tecnología y las investigaciones marítimas. Ello es necesario para seguir facilitando

⁷ MLC, 2006: la norma A4.3, párrafo 2, entre otras, se refiere a la necesidad de tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes relativos a la protección de la seguridad y la salud en general y en relación con riesgos específicos.

Comprender los principios de SST

un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarboles su pabellón. La evaluación de los riesgos debería actualizarse siempre que se introduzcan modificaciones en las tareas, los métodos y los procesos de trabajo, etc. que revistan importancia en materia de SST a bordo de los buques. Una mejora continua exige igualmente la realización de revisiones periódicas para la evaluación de los riesgos de las tareas realizadas a bordo y en las ocasiones en que se haya producido un accidente o un cuasiaccidente.

3. Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón

3.1. Panorama general

37. Esta sección de las pautas tiene por objeto ayudar a los Estados del pabellón proporcionando un resumen de sus responsabilidades, principalmente en relación con la aplicación de las disposiciones del MLC, 2006, relativas a la SST. En todos los casos, el marco jurídico del país en el que se aplique el MLC, 2006, así como el Convenio en sí, seguirán siendo las principales fuentes de información y orientación en lo relativo a las responsabilidades específicas del Estado del pabellón (o sus autoridades competentes).

38. Las responsabilidades y obligaciones de cada Miembro con arreglo a las disposiciones relativas a la SSTM del MLC, 2006, y las disposiciones correspondientes del Código, pueden resumirse como sigue:

- a) asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico¹;
- b) elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la SST a bordo de los buques que enarbolen su pabellón², previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas

¹ MLC, 2006, regla 4.3, párrafo 1.

² MLC, 2006, regla 4.3, párrafo 2.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo;

- c) adoptar una legislación y otras medidas pertinentes, y establecer normas sobre protección de la SST y la prevención de accidentes a bordo de buques que enarboleden su pabellón³, que abarquen las cuestiones enumeradas en el párrafo 1 de la norma A4.3, cuyo texto está contenido en el anexo II del presente documento.

3.2. Orientaciones nacionales sobre SSTM

39. De acuerdo con el párrafo 2 de la regla 4.3, «Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarboleden el pabellón del Estado Miembro».

40. Las orientaciones nacionales para la gestión de la SST a bordo de buques deberían elaborarse únicamente tras consulta con las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar. Estas consultas deberían permitir que los armadores y la gente de mar y sus representantes y otros organismos interesados participen en esa tarea⁴. En los casos en que no existan aún esos

³ MLC, 2006, regla 4.3, párrafo 3.

⁴ MLC, 2006, pauta B4.3.7, párrafo 2.

Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón

procesos o comités, se los debería establecer. El examen tripartito de las políticas y la legislación permite garantizar que los intereses y preocupaciones de los armadores y de la gente de mar se tengan en cuenta en los programas de SSTM.

41. Las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar deberían promover asimismo la aplicación de las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la SST a bordo de buques, por ejemplo, mediante:

- a)* reuniones de información;
- b)* directrices sobre la seguridad a bordo;
- c)* procesos sistemáticos de evaluación de los riesgos;
- d)* comisiones o grupos de trabajo especiales de carácter mixto, en el plano nacional o local, encargados de la protección de la SST y de la prevención de accidentes, y
- e)* comités de seguridad de a bordo, con inclusión de representantes de la gente de mar.

42. El párrafo 2 de la pauta B4.3.1 contiene una lista de las cuestiones que deberían abordarse en las orientaciones nacionales con respecto a la gestión de la SST. El capítulo 6 del presente documento contiene información sobre esas cuestiones.

43. La autoridad competente podría encargarse directamente de elaborar dichas orientaciones nacionales, o bien podría delegar esta tarea en otras organizaciones debidamente reconocidas, servicios de salud en el trabajo o consultorías. En todos los casos, la autoridad competente tiene la responsabilidad de velar por que se elaboren las orientaciones nacionales.

3.3. Políticas y programas de SSTM

3.3.1. Aplicación

44. Con arreglo al MLC, 2006, todo Miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas pertinentes con miras a la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de SST⁵. Dichas disposiciones deberían incluir una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar⁶. Por consiguiente, se deberían establecer programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales⁷.

45. Puede ser necesario complementar o adaptar los programas, políticas y leyes existentes a fin de cumplir con los requisitos del MLC, 2006. Algunas políticas, programas y normas jurídicas pueden también solaparse con requisitos de los convenios de la OMI.

3.3.2. Contenido

46. Las leyes, los reglamentos u otras medidas nacionales sobre SSTM deberían amparar a toda la gente de mar que trabaje a bordo de los buques que enarbolen el pabellón de ese Estado y abarcar todos los aspectos de la seguridad y salud a bordo. Las medidas destinadas a establecer el sistema de notificación de los accidentes, lesiones y enfermedades deberían especificar también quién ha de encargarse de presentar la notificación, por ejemplo, el armador, los médicos u otro personal sanitario.

⁵ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, *a*).

⁶ *Ibid.*

⁷ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, *c*); pauta B4.3.7.

Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón

47. Las leyes, los reglamentos u otras medidas nacionales deberían prever que:

- a) el entorno en que la gente de mar trabaje, viva y reciba formación a bordo de buques sea seguro e higiénico y esté de conformidad con la legislación nacional y con otras medidas para la protección de la SST y la prevención de accidentes a bordo del buque⁸;
- b) se adopten precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo del buque⁹;
- c) las políticas y programas de SST a bordo contemplen la mejora continua de la prevención y presten especial atención a la seguridad y la salud de los marinos menores de 18 años¹⁰;
- d) se adopten medidas preventivas, que incluyan el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas tanto colectivas como individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del EPP¹¹;

⁸ MLC, 2006, regla 4.3, párrafo 1.

⁹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafos 1, b) y 2, a).

¹⁰ MLC, 2006, norma A4.3, párrafos 1, c) y 2, b); pautas B4.3.7 y B4.3.8.

¹¹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, c).

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- e) se establezcan comités de seguridad en los buques integrados por una tripulación de al menos cinco marinos¹²;
- f) se establezcan mecanismos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras, y para investigar y notificar los accidentes del trabajo, las lesiones y enfermedades profesionales a bordo, y se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas al respecto¹³;
- g) los armadores procedan a realizar una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la SST, teniendo en cuenta la información estadística pertinente¹⁴, y
- h) la gente de mar reciba formación e instrucciones y se le proporcione información sobre la SST¹⁵.

3.3.3. Promoción

48. Se deberían emprender estudios para identificar las tendencias y peligros, con el fin de sentar las bases para la adopción de medidas encaminadas a promover la protección de la SST y la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales¹⁶. La publicación de los resultados de dichos estudios y la divulgación de conocimientos sobre las nuevas tendencias y peligros es un medio para promover las políticas y programas nacionales. Otro medio de promoción consistiría en publicar estadísticas

¹² MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 2, *d*).

¹³ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 5; pautas B4.3.5 y B4.3.6.

¹⁴ MLC, 2006, norma A4.3, párrafos 1, *a*), y 8.

¹⁵ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, *a*); pautas B4.3.9 y B4.3.10.

¹⁶ MLC, 2006, pauta B4.3.7.

Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón

sobre los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, así como las buenas prácticas y las enseñanzas extraídas al respecto¹⁷.

49. Las organizaciones de armadores y de gente de mar también deberían promover activamente iniciativas en relación con la seguridad y la salud.

3.4. Cooperación internacional

50. Los Miembros deberían cooperar a escala internacional con el fin de armonizar las medidas encaminadas a promover la protección de la SST y la prevención de accidentes¹⁸. Al elaborar programas para promover la SSTM se deberían consultar también los repertorios de recomendaciones prácticas de la OIT y las normas de otras organizaciones internacionales pertinentes.

51. La OIT, la OMI y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han elaborado normas para ayudar a los Estados Miembros a promover la seguridad y la salud en el sector marítimo. Algunos ejemplos de estas normas conjuntas son las *Directrices para la realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar* y la *Guía médica internacional de a bordo*, tercera edición. Además, la OIT ha organizado varias reuniones de expertos de los Estados Miembros y de organizaciones internacionales para elaborar directrices de aplicación para el sector marítimo, como el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*. Asimismo, la

¹⁷ MLC, 2006, pauta B4.3.5; véase más adelante el capítulo 7 – Registro e investigación de accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales.

¹⁸ MLC, 2006, pauta B4.3.11.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

OIT ha cooperado con Estados Miembros en la redacción de normas técnicas y recomendaciones de aplicación universal, entre las que cabe citar el *Repertorio de recomendaciones prácticas sobre los factores ambientales en el lugar de trabajo* y las *Directrices para el sector del transporte relativas a la utilización del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*.

3.5. Examen periódico

52. Los programas, políticas, normas jurídicas y otras medidas relativas a la gestión de la SST deberían examinarse periódicamente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, a la luz de las investigaciones y los últimos avances tecnológicos con miras a facilitar una mejora continua y nuevos medios para la consecución de las normas basadas en objetivos¹⁹ previstos en las disposiciones del Convenio²⁰.

53. Habida cuenta del rápido ritmo de los progresos tecnológicos y de los nuevos métodos de trabajo, los sistemas normativos deberían ser objeto de un examen periódico para garantizar la pertinencia continua de los programas y políticas de SSTM²¹.

54. Cualquier problema que se detecte debería abordarse en el contexto del examen de las políticas, programas, normas jurídicas y otras medidas. A la hora de definir los objetivos, y la metodología para alcanzarlos, se deberían tener en cuenta los nuevos avances y

¹⁹ La OMI ha adoptado un concepto similar; véase al respecto <http://www.imo.org/OurWork/Safety/SafetyTopics/Pages/Goal-BasedStandards.aspx> (en inglés).

²⁰ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 3; pauta B4.3.7, párrafo 1.

²¹ MLC, 2006, pautas B4.3.7 y B4.3.11.

Responsabilidades de la autoridad competente del Estado del pabellón

tecnologías. La mejora continua de los sistemas y las competencias debería formar parte integrante de cualquier política o programa de promoción de la SST.

3.6. Privacidad y protección de los datos personales de la gente de mar

55. En virtud de lo previsto en el MLC, 2006, la autoridad competente debe asegurarse de que la investigación y notificación de las cuestiones relativas a la SST respeten la confidencialidad de los datos personales de la gente de mar, por ejemplo, los datos médicos, con arreglo a las leyes, reglamentos, condiciones y prácticas nacionales y en consonancia con las disposiciones del Convenio²². También deberían tenerse en cuenta las orientaciones pertinentes de la OIT sobre esta cuestión²³.

3.7. Trato justo de la gente de mar

56. La autoridad competente debería cerciorarse de que la gente de mar tenga derecho a protección contra posibles coerciones e intimidaciones, de quienquiera que vengan, durante o después de una investigación marítima. La investigación de un accidente marítimo no debe ir en detrimento de la gente de mar por lo que se refiere a su repatriación, hospedaje, subsistencia, pago de salarios y otras prestaciones, además de la asistencia médica. Todo esto debería ser facilitado sin costo alguno para la gente de mar por el

²² MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 6.

²³ OIT: *Registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales*, Ginebra, 1996, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_112630.pdf.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

propietario del buque, el Estado que haya procedido a la detención o el Estado del pabellón correspondiente²⁴.

57. Cuando un marino presenta una queja con arreglo a lo previsto en las normas A5.1.5 y A5.2.2 en relación con la seguridad y la salud, éste no debería ser objeto de hostigamiento como consecuencia de dicha queja.

58. La autoridad competente debería asegurarse de que los marinos nombrados o elegidos como representantes en materia de seguridad estén protegidos contra el despido u otras medidas perjudiciales por ejercer las funciones que les correspondan como tales.

²⁴ OMI: Resolución LEG.3(91): *Adoption of guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident*, <http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/2711.pdf> (en español véase http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2006/106B09_202_anexo1_span.pdf); y Resolución MSC.255(84): *Adopción del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos* (Código de Investigación de Siniestros), edición de 2008 en su versión enmendada, capítulos 23 y 24, http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/76DF2049-B9B9-43DE-8427-068CFA2B536C/41459/Resolucion_MSC25584.pdf.

4. Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

4.1. Introducción

59. La norma A4.3 del MLC, 2006, dispone en su párrafo 2, *b)* que la legislación y otras medidas nacionales encaminadas a aplicar las disposiciones del MLC, 2006, relativas a la seguridad y salud deberán «especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y los programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años». El Código IGS también prevé que el armador debería establecer políticas y programas de SST y aplicar buenas prácticas de gestión de la seguridad.

4.2. Responsabilidades y obligaciones de los armadores

60. Los armadores deberían asegurarse de que el capitán cuente con apoyo suficiente para cumplir con su responsabilidad de gestionar eficazmente la SST a bordo.

61. El establecimiento de una cultura de seguridad con normas estrictas de SST a bordo de los buques requiere planificación y organización, así como la cooperación y el apoyo del personal directivo y de la gente de mar.

62. La autoridad competente debería velar por que los armadores:

- a)* consulten con la gente de mar y, cuando corresponda, con las organizaciones representativas de la gente de mar en

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

lo que atañe a la redacción y aplicación de las políticas de SST;

- b)* establezcan políticas y programas de SST para la gente de mar que sean coherentes con las normas internacionales y con la legislación nacional, y pongan en práctica sistemas de mejora continua teniendo en cuenta las directrices nacionales para la gestión de la SST a bordo de los buques;
- c)* creen un comité de seguridad según lo requiera la autoridad competente;
- d)* conciben sistemas para llevar a cabo investigaciones a bordo de los accidentes y lesiones del trabajo y, cuando corresponda, las enfermedades profesionales, e informen de ello a la autoridad competente¹, y
- e)* proporcionen alojamiento y servicios de esparcimiento, sin costo alguno para el marino, en virtud de la regla 3.1 y de la norma A3.1, que sean seguros, promuevan la salud y el bienestar de la gente de mar, y sean inspeccionados para garantizar el cumplimiento inicial y continuo de lo dispuesto en la regla 4.3 y de las disposiciones correspondientes del Código del MLC, 2006.

63. Las orientaciones para los armadores sobre la aplicación de las políticas y programas de SST pueden incluir lo siguiente:

- a)* que se cercioren de que el diseño del lugar de trabajo a bordo tenga en cuenta los principios de prevención y los

¹ Código IGS, sección 9.

Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

progresos técnicos en el sector, y se ajuste a las leyes, reglamentos, normas o repertorios de recomendaciones prácticas internacionales y nacionales pertinentes;

- b)* que velen por que los miembros del comité de seguridad:
- i) reciban información adecuada y tengan la posibilidad de formular propuestas en relación con las cuestiones de seguridad y salud;
 - ii) tengan acceso a las listas y descripciones de sucesos que deban notificarse y a la información que deba incluirse en las notificaciones de los accidentes del trabajo, los incidentes y las enfermedades profesionales a bordo del buque y a todos los informes del buque pertinentes;
 - iii) tengan acceso a la información sobre peligros existentes o potenciales de la que tengan conocimiento el armador y el capitán, así como a todas las publicaciones pertinentes de la OMI, la OIT y otras organizaciones internacionales;
 - iv) cuenten con tiempo suficiente para ejercer sus funciones de seguridad;
 - v) tengan la posibilidad durante sus horas de trabajo de adquirir los conocimientos o la formación necesarios sobre las cuestiones de seguridad y salud;
 - vi) sean consultados sobre la planificación y modificación de los procedimientos de trabajo a bordo del buque y la introducción de nuevas tecnologías que pueda afectar la seguridad y la salud, incluida

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- la elección de los dispositivos de protección, el EPP y otros medios técnicos;
- vii) no sean objeto de despido ni de otras medidas que puedan perjudicarles por el hecho de desempeñar las funciones que les incumben;
 - viii) cuenten con el apoyo, los recursos, las calificaciones y las competencias necesarios para efectuar investigaciones de los accidentes e incidentes en materia de SST ocurridos a bordo;
- c)* que aseguren los recursos necesarios para garantizar condiciones de trabajo seguras y saludables a bordo. El armador debería sufragar todos los gastos relacionados con las tareas asignadas al comité de seguridad, incluido el reembolso de los gastos y salarios perdidos como consecuencia de la participación indispensable de los miembros del comité en cursos de SST;
- d)* que faciliten una comunicación adecuada sobre cuestiones relativas a la SST en los buques con menos de cinco marinos, y contemplen la posibilidad de establecer un comité de seguridad en dichos buques si trabajan a bordo cinco personas o más.
- e)* que divulguen la información contenida en las conclusiones de los informes de investigación entre los buques de sus flotas para evitar que esos problemas se repitan;
- f)* que proporcionen a la gente de mar información, formación e instrucciones adecuadas respecto de los peligros para la SST, así como sobre las medidas de prevención y

Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

protección relativas a los procesos de trabajo, presentadas de manera fácilmente comprensible y en un lenguaje sencillo;

- g) que se cercioren de que los capitanes y la gente de mar sean plenamente conscientes de las posibles consecuencias para la SST de sus respectivas funciones a bordo del buque;
- h) que suministren a cada buque los equipos, herramientas, manuales y demás informaciones necesarias para garantizar que todas las operaciones se efectúen de manera de reducir al mínimo los efectos perjudiciales para la SST de la gente de mar en la medida en que sea necesario, y proporcionar EPP adecuado² y otros equipos de protección a la gente de mar que trabaja en sus buques³, y que exijan a la gente de mar que los utilicen de manera apropiada y que cumplan las medidas de prevención de accidentes y de protección en materia de SST;
- i) organizar y planificar todas las operaciones teniendo en cuenta el número de tripulantes, el período de trabajo previsto y las condiciones existentes a bordo, con el fin de evitar todo riesgo de accidente o lesión para los marinos y de:
 - i) prevenir los peligros que pudieran surgir a bordo del buque;

² Comisión de las Naciones Unidas para Europa (CEPE): *Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA)*, cuarta edición revisada, Nueva York y Ginebra, Naciones Unidas, 2011.

³ MLC, 2006, pauta B4.3.4.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- ii) evitar las posturas y movimientos de trabajo excesivos o innecesariamente agotadores;
 - iii) asegurarse de que los materiales, productos y métodos de trabajo se utilicen en condiciones de seguridad y de modo tal que no supongan ningún peligro a corto o largo plazo para la seguridad y la salud de la gente de mar⁴;
 - iv) garantizar que la carga de trabajo sea llevadera y que se cumplan unos horarios de trabajo razonables, con inclusión de períodos de descanso suficientes durante las horas de trabajo⁵ reconociendo que la fatiga⁶ puede representar un peligro potencial, y
- j)* cerciorarse de que la maquinaria se utilice únicamente cuando esté debidamente protegida⁷.

64. Las orientaciones sobre los elementos básicos de un programa de SST a bordo de un buque están contenidas en el documento de la OMI MSC/MEPC.2 circular 3, de 5 de junio de 2006.

65. Los armadores deberían reconocer el vínculo existente entre la seguridad del buque y condiciones de trabajo y de vida a bordo seguras y decentes, incluyendo una buena gestión y

⁴ Véase más adelante el capítulo 6.

⁵ MLC, 2006, regla 2.3.

⁶ MLC, 2006, pauta B4.3.1, párrafos 2 y 3.

⁷ El MLC, 2006, pauta B4.3.4, párrafo 2, hace referencia a los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119), y a las disposiciones correspondientes de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 118).

Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

comunicación entre el personal de a bordo y de tierra, períodos de descanso, alojamiento y nutrición.

66. Los armadores deberían establecer un sistema para notificar y analizar los cuasiaccidentes, y notificar a la compañía los datos consiguientes, según corresponda. Los armadores pueden también alentar a la gente de mar a que informe acerca de toda condición laboral u operación de trabajo que no cumpla los requisitos de seguridad o de salud⁸.

4.3. Responsabilidades del capitán

67. El capitán debería velar por que:
- a) la política y el programa de SST establecidos por el armador se apliquen a bordo del buque y se comuniquen con toda claridad a todos los miembros de la tripulación⁹;
 - b) haya una cultura de seguridad positiva en el buque, que incluya precauciones razonables y una mejora continua de la seguridad para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo del buque;
 - c) se aliente a la gente de mar a expresar su opinión en relación con el establecimiento de condiciones de trabajo seguras y saludables, y a participar activamente en las

⁸ Código IGS, sección 9; OMI: *Orientaciones sobre la notificación de cuasiaccidentes*, MSC-MEPC.7/Circ.7, de 10 de octubre de 2008, <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/MSC%20MEPC.7-circ.7.pdf>. En español, véase http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/doc/dpsn_circulares_msc_mepc/msc-mepc.7-Circ.7.pdf.

⁹ Código IGS.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

evaluaciones de los riesgos, sin temor a quedar expuesta a despido o a otras medidas que la perjudiquen;

- d) el trabajo a bordo se planifique, ejecute y supervise de tal manera que se reduzca al mínimo la probabilidad de accidentes, lesiones o enfermedades;
- e) se asignen a la gente de mar únicamente aquellos trabajos para los que sean aptos en razón de su edad, su salud y sus capacidades¹⁰, y no se asignen a ninguna persona menor de 18 años tareas que le sean inapropiadas¹¹;
- f) todos los avisos e instrucciones estén redactados en forma clara y sencilla, en uno o varios de los idiomas que comprenda toda la tripulación, y cerciorarse de que se hayan comprendido¹²;
- g) los equipos de seguridad, incluidos todos los equipos de emergencia y de protección, se conserven en buen estado y se coloquen en un lugar seguro;
- h) todos los ejercicios de adiestramiento y revistas de carácter reglamentario se efectúen con apego a la realidad, con eficacia y de manera concienzuda, en los intervalos exigidos y de conformidad con las normas y reglamentos pertinentes;
- i) se impartan conocimientos prácticos y formación sobre los procedimientos de emergencia y se muestre a la

¹⁰ Véase el capítulo 9 – Categorías específicas de personal.

¹¹ *Ibid.*

¹² MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 7.

Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

tripulación, en intervalos regulares, la forma de utilizar los equipos especiales de emergencia;

- j)* se hallen a disposición de los marinos que los necesitan para el desempeño de sus funciones en condiciones de seguridad, manuales de funcionamiento, planos del buque, leyes y reglamentos nacionales, procedimientos de seguridad y otras informaciones análogas;
- k)* una o varias personas sean designadas o elegidas para actuar en calidad de representantes en materia de seguridad, y que se celebren reuniones periódicas del comité de seguridad a bordo de los buques con cinco o más tripulantes. De no requerirse la constitución de dicho comité, la información relativa a la seguridad y la salud debería comunicarse por otros medios;
- l)* se comunique a toda la tripulación del buque, así como al armador la composición del comité de seguridad, y sus miembros desempeñen su cometido¹³;
- m)* se informe al comité de seguridad de los avisos emitidos tanto por la autoridad competente como por el armador en relación con la seguridad y salud de la gente de mar, y
- n)* se investiguen, registren y notifiquen todos los accidentes o cuasiaccidentes, lesiones y enfermedades, de conformidad con la legislación nacional y con los procedimientos establecidos por los armadores¹⁴.

¹³ Véase el capítulo 5 del presente documento.

¹⁴ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, Ginebra, 1996.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

68. El capitán podrá designar a una persona para que asuma la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de SST a bordo de los buques¹⁵.

4.4. Responsabilidades de la gente de mar

69. La gente de mar debería:
- a) participar activamente en la promoción de una cultura de seguridad y expresar sus puntos de vista por lo que respecta al establecimiento de condiciones de trabajo seguras y saludables y a las evaluaciones de los riesgos;
 - b) cooperar con el capitán y el armador en la aplicación de las políticas y otras medidas prescritas en materia de SST;
 - c) participar en las reuniones relativas a cuestiones de SST y no escatimar esfuerzos para preservar su propia seguridad y salud, así como la de las demás personas a bordo;
 - d) aplicar los principios de prevención de manera adecuada, y utilizar la ropa y el EPP según se les indique y, alternativamente, cuando proceda¹⁶;
 - e) utilizar únicamente máquinas que estén debidamente protegidas, y no inutilizar los dispositivos de protección de que vayan provistas¹⁷;

¹⁵ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 2, *c*).

¹⁶ MLC, 2006, pauta B4.3.4, párrafo 1.

¹⁷ El MLC, 2006, pauta B4.3.4, párrafo 2, hace referencia a los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119), y a las disposiciones correspondientes de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 118).

Responsabilidades de los armadores y de la gente de mar

- f) informar sin demora a su superior jerárquico inmediato de cualquier situación que pueda presentar un riesgo y a la que no pueda hacer frente adecuadamente por sí sola;
- g) tener derecho a alejarse de situaciones u operaciones peligrosas cuando tenga motivos fundados para creer que éstas entrañan un riesgo inminente y grave para su seguridad o su salud¹⁸. En tales circunstancias, debería informarse inmediatamente del peligro al oficial competente, y
- h) comunicar de manera eficaz toda información relativa a los riesgos para la seguridad, verificar que se comprendan las instrucciones que imparta y brindar una oportunidad para la solicitud de clarificaciones.

70. Salvo en caso de urgencia o de estar debidamente autorizada, la gente de mar no debería modificar, quitar ni cambiar de lugar los dispositivos de seguridad u otros equipos y artefactos destinados a su protección o la de otras personas, ni dificultar la aplicación de ningún método o procedimiento adoptado para evitar accidentes, lesiones o enfermedades.

¹⁸ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, *op. cit.*, párrafo 2.5.2.

5. El comité de seguridad

5.1. Introducción

71. La norma A4.3, párrafo 2, *d)* exige el establecimiento de un comité de seguridad y la designación o elección de un representante encargado de las cuestiones de seguridad en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos¹.

5.2. Finalidad y objetivo

72. La finalidad y el objetivo del comité de seguridad consiste en velar por que los armadores y la gente de mar a todos los niveles y en todos los departamentos de los buques colaboren para desarrollar y promover la seguridad y la salud², y para abordar los problemas relacionados con el medio ambiente de trabajo en el buque. Este esfuerzo de colaboración entre los armadores y la gente de mar debería facilitar la aplicación de las políticas y programas de SST establecidos por el armador.

73. Las funciones del comité de seguridad podrán incluir, entre otras, las siguientes:

- a)* colaborar con el capitán y el armador en la aplicación de la política y el programa de SST. El comité debería proporcionar a la gente de mar un mecanismo para influir en los asuntos de SST³;

¹ El capitán de un buque es un marino.

² «La salud es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades» (Preámbulo de la Constitución de la OMS).

³ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, Ginebra, 1996.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- b)* participar en la planificación, gestión y coordinación de las condiciones de seguridad y salud a bordo. Los miembros del comité deberían tomar todas las medidas de prevención importantes para preservar la SST, incluido el bienestar mental de la gente de mar, y proporcionar asesoramiento para resolver los problemas relativos a la seguridad y la salud;
- c)* participar en la investigación, identificación y análisis de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales;
- d)* proponer medidas para evitar que tales problemas se repitan, en consulta con el capitán, y participar en su aplicación;
- e)* mantener al día la información sobre las disposiciones relativas a la SST a efectos de la protección de la gente de mar;
- f)* contribuir a definir los principios para la formación y las instrucciones idóneas que sean necesarias en relación con las condiciones específicas del trabajo a bordo;
- g)* controlar continuamente el cumplimiento de los procedimientos de seguridad;
- h)* cooperar con cualquier servicio de salud en el trabajo pertinente;
- i)* por conducto del capitán, dirigir al armador peticiones y recomendaciones en nombre de la tripulación, y
- j)* examinar todo asunto relativo a la SST que concierna a la tripulación y adoptar medidas apropiadas al respecto, y evaluar los equipos idóneos de protección y seguridad, incluidos los equipos de salvavidas.

5.3. Composición y responsabilidades

74. El comité de seguridad debería incluir al capitán, o a una persona designada por el capitán, para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de SST a bordo de los buques, y a los representantes en materia de seguridad. No obstante, el número de dichos representantes debería reflejar el número de marinos a bordo y, cuando corresponda, el número de los diferentes departamentos o grupos de trabajo. La composición del comité de seguridad debería permitir en la medida de lo posible que toda la tripulación a todos los niveles tenga una representación efectiva. La composición del comité de seguridad puede adoptar diferentes formas. Los siguientes diagramas ilustran las posibles composiciones para los distintos buques. En caso de designarse a un oficial de seguridad, éste deberá ser miembro del comité.

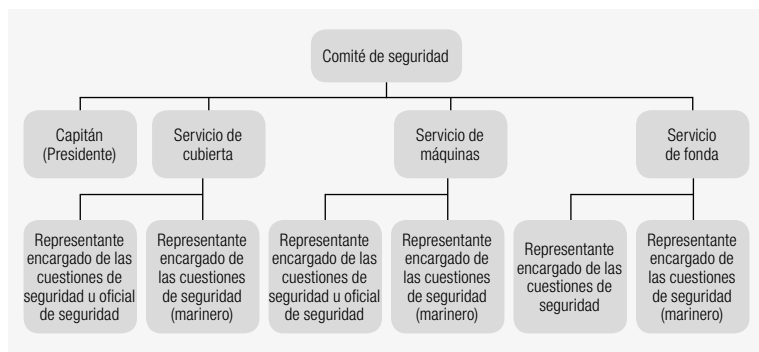
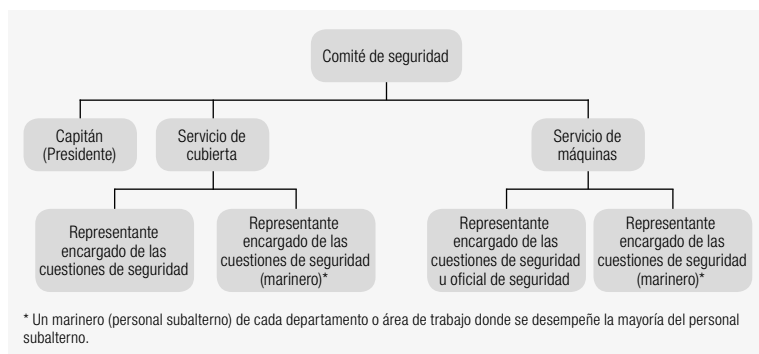
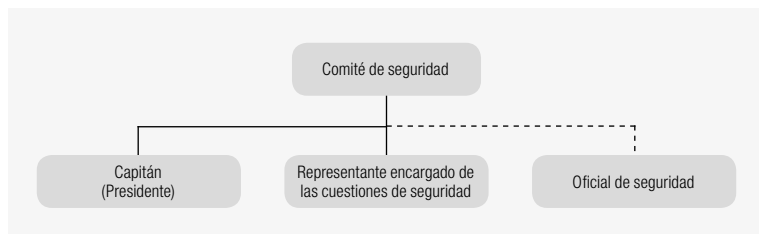
75. En el caso de buques con menos de cinco tripulantes, el capitán debería asegurarse de que se promuevan activamente las actividades de cooperación entre la gente de mar, como el intercambio de información, las actividades de formación y las consultas en el ámbito de la SST en los sectores marítimos.

5.4. Reuniones del comité de seguridad

76. Se deberían celebrar reuniones de acuerdo con los requisitos de la autoridad competente. Éstas deberían tener lugar periódicamente, teniendo en cuenta las características de la explotación y las disposiciones en materia de dotación y con la frecuencia suficiente para garantizar la mejora continua. El capitán también debería convocar reuniones cuando dos o más miembros del comité lo soliciten con el fin de abordar una cuestión particular. Siempre

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

Ejemplos de composición del comité de seguridad



que sea posible, deberían abordarse las cuestiones de SST a bordo de los buques por medio del comité de seguridad.

77. También se deberían convocar reuniones cuando se hayan producido accidentes o incidentes graves, como parte de los procedimientos ordinarios de investigación y notificación. Se recomienda asimismo considerar las situaciones peligrosas como oportunidades para mejorar la seguridad con miras a prevenir futuros accidentes o incidentes que puedan dañar a la gente de mar o causar daños al buque.

78. A fin de evitar cualquier posible demora entre las reuniones del comité, los representantes de seguridad deberían comunicarse entre sí con regularidad para identificar los problemas existentes o potenciales en relación con la SST y esforzarse por resolverlos. Para ello, deberían colaborar con los responsables de las tareas en los respectivos departamentos, incluido el servicio de fonda.

79. Las actas de las reuniones deberían distribuirse a los miembros del comité, ponerse a disposición de las personas que trabajen a bordo, y remitirse al armador. El contenido de dichas actas debería también darse a conocer a la autoridad competente, cuando así se solicite.

80. Ninguna de las orientaciones incluidas en la presente sección debería considerarse que afecta a derecho alguno de la gente de mar de conformidad con la regla 5.1.5 y la norma A5.1.5 del MLC, 2006, con respecto a los procedimientos de tramitación de quejas a bordo.

5.5. Representante encargado de las cuestiones de seguridad

81. La autoridad competente debería velar por que los armadores adopten las medidas pertinentes para designar o elegir a los representantes encargados de las cuestiones de seguridad⁴. El capitán del buque debería anotar la designación de los representantes encargados de las cuestiones de seguridad en el cuaderno de bitácora o en las actas de la reunión del comité. A efectos de garantizar que cuenten con suficiente experiencia a bordo, se recomienda que los representantes encargados de las cuestiones de seguridad tengan más de dos años de servicio en el mar.

82. Los representantes encargados de las cuestiones de seguridad:

- a)* deberían ser elegidos o designados entre sus grupos de trabajo o departamentos y deberían participar en las reuniones del comité de seguridad;
- b)* deberían disponer de tiempo suficiente durante sus horas de trabajo a bordo, sin pérdida de salario, para ejercer sus funciones o recibir la formación necesaria para ejercerlas;
- c)* no deberían ser objeto de despido ni de ninguna otra disposición que pueda perjudicarles a causa de las funciones que desempeñan en esa calidad;
- d)* deberían tener acceso a toda la información y documentación pertinente, incluidos los informes de investigación, así como a todas las partes del buque;

⁴ MLC, 2006, norma A4.3 párrafo 2, *d*).

El comité de seguridad

- e) deberían participar en la planificación de las tareas a bordo, incluidas la aplicación de las medidas preventivas y la realización de evaluaciones de los riesgos;
- f) deberían participar en la investigación de los accidentes e incidentes. Un representante encargado de las cuestiones de seguridad que se haya visto implicado en el accidente o incidente no debería ser miembro del equipo de investigación⁵;
- g) deberían tener derecho ilimitado a comunicarse directamente con las autoridades competentes y las organizaciones de la gente de mar pertinentes, y
- h) deberían recibir formación e instrucciones apropiadas.

5.6. Oficiales de seguridad

83. Cuando sean designados, los oficiales de seguridad deberían:

- a) aplicar las políticas y programas de SST del buque;
- b) llevar a cabo o supervisar evaluaciones periódicas de los riesgos y las medidas de seguimiento apropiadas con miras a garantizar la mejora continua de la seguridad y la salud y en el entorno de trabajo;

⁵ La Resolución A.443(XI) de la Asamblea de la OMI invita a los gobiernos a tomar las medidas necesarias para proteger al capitán en el adecuado desempeño de sus responsabilidades con respecto a la seguridad marítima y a la protección del entorno marino.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- c)* actuar en estrecha colaboración con los representantes encargados de las cuestiones de seguridad a fin de promover una cultura de seguridad;
- d)* crear mayor conciencia entre la tripulación acerca de la SST;
- e)* alentar a cada marino a actuar de manera responsable y a promover activamente condiciones de trabajo seguras y saludables a bordo, incluido el bienestar mental;
- f)* velar por que las personas que trabajen a bordo con productos químicos dispongan de información suficiente sobre sus propiedades intrínsecas y sobre las medidas de precaución, y cerciorarse de que los productos químicos se utilicen únicamente en espacios de trabajo y con métodos apropiados para dichos productos con el fin de brindar una protección eficaz contra los accidentes, las lesiones y las enfermedades;
- g)* cerciorarse de que la maquinaria, el equipo de protección y otros dispositivos técnicos estén diseñados y se utilicen de manera apropiada para prevenir o reducir considerablemente los riesgos;
- h)* detectar e investigar los problemas relativos a la SST;
- i)* comunicar las investigaciones al comité de seguridad y a las personas interesadas, según sea necesario;
- j)* investigar, conjuntamente con el comité de seguridad, los accidentes e incidentes y formular recomendaciones apropiadas para evitar que éstos se repitan;

- k) llevar a cabo inspecciones de la SST;
- l) vigilar la SST a bordo, e impartir formación en la materia a los miembros de la tripulación, y
- m) en caso de designarse a un oficial de seguridad, éste deberá ser miembro del comité.

84. Cuando la legislación y la normativa nacional no exijan el nombramiento de un oficial de seguridad, el capitán deberá velar por que la persona o personas competentes adecuadas desempeñen estas funciones.

5.7. Formación para los miembros del comité de seguridad y salud

85. Los miembros de un comité de seguridad deberían recibir suficiente formación en materia de SST⁶. Los miembros del comité deberían adquirir competencias o conocimientos para promover la salud y preservar la seguridad, cooperar con otros miembros de la tripulación teniendo en cuenta la diversidad cultural, y ayudar a resolver cuestiones relacionadas con la reducción al mínimo de los riesgos profesionales en el entorno de trabajo a bordo.

86. Todos los miembros elegidos y designados del comité deberían haber recibido como mínimo formación básica en los siguientes ámbitos:

⁶ No hay indicaciones específicas sobre los cursos de formación para los miembros del comité de seguridad en el documento de la OIT titulado *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos* ni en el Convenio de Formación de la OMI. En las fuentes que se indican a continuación pueden encontrarse orientaciones al respecto: secciones del Código de Formación, 2010, cuadros A-II/2 y AIII/2, y el Curso modelo de la OMI 3.11, *Marine accident and incident investigation* (Investigación de sucesos y accidentes marítimos).

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- a)* las políticas y programas de SST aplicados a bordo;
- b)* las tareas del comité de seguridad;
- c)* los derechos y funciones de los miembros del comité de seguridad;
- d)* la participación en la evaluación de riesgos;
- e)* cómo asegurar que se preste el asesoramiento necesario a la gente de mar para que aborde las preocupaciones o problemas de seguridad y cómo fomentar la observancia de los principios de prevención;
- f)* la participación en la investigación de incidentes y la formulación de recomendaciones apropiadas para evitar que se repitan;
- g)* cómo obtener de la autoridad competente y el armador la información pertinente sobre un entorno de trabajo seguro y saludable;
- h)* los medios de comunicación eficaces en una tripulación plurinacional;
- i)* las tareas en materia de seguridad asignadas a la tripulación y a otros miembros del personal a bordo y, cuando corresponda, a los pasajeros, y
- j)* el compromiso necesario para promover un medio de trabajo seguro a bordo.

87. Además, los miembros del comité de seguridad deberían tener conocimientos específicos en los siguientes ámbitos:

El comité de seguridad

- a)* cómo llevar a cabo la evaluación de riesgos y la gestión de riesgos;
- b)* cómo proporcionar el asesoramiento necesario para abordar las preocupaciones o problemas de seguridad y fomentar la observancia de los principios de prevención;
- c)* la investigación de accidentes e incidentes, la realización de análisis y la formulación de recomendaciones de corrección y prevención apropiadas para evitar que éstos se repitan, y
- d)* la supervisión de las tareas de seguridad asignadas a la tripulación y a otros miembros del personal a bordo y, cuando corresponda, a los pasajeros.

88. Se debería dedicar tiempo y recursos a la formación y al perfeccionamiento de los nuevos miembros del comité de seguridad.

6. Riesgos a bordo de los buques

6.1. Introducción general

89. Cualquier riesgo profesional para la salud puede dar lugar a discapacidad, discapacidad temporal o capacidad de trabajo reducida de la gente de mar. En el caso de éstos se derivan de la exposición a peligros o a niveles perjudiciales de factores ambientales en el entorno de trabajo. Cuando algunos riesgos sean inevitables, se deberían aplicar medidas de control apropiadas para reducir al mínimo la exposición a peligros que puedan causar lesiones, enfermedades o muerte¹. La exposición nociva puede tener efectos perjudiciales para la salud a corto y largo plazo.

90. Este capítulo debería completar la información contenida en el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo*, y deberá seguir los requisitos del MLC, 2006².

6.2. Exposición a factores ambientales perjudiciales

91. Los factores ambientales incluidos en esta sección son la exposición al ruido, a las vibraciones, a la luz, a la radiación ultravioleta, a radiaciones no ionizantes, y a temperaturas extremas a bordo de los buques, junto con los efectos a corto y largo plazo para la gente de mar. La autoridad competente debería velar por que los armadores adopten las precauciones razonables para prevenir o

¹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, b).

² OIT: *Factores ambientales en el lugar de trabajo. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT*, Ginebra, 2001, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_112584.pdf.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

reducir al mínimo el riesgo a la exposición a los peligros a bordo de los buques y para proporcionar a la gente de mar formación e instrucciones apropiadas sobre SST³.

6.2.1. Ruido

92. A efectos de las presentes pautas, el ruido puede definirse como cualquier sonido que pueda provocar una pérdida de audición, ser nocivo para la salud o entrañar cualquier otro tipo de peligro⁴.

93. El trabajo en áreas con niveles excesivos de ruido puede causar accidentes, lesiones o enfermedades, y puede tener a corto y largo plazo los siguientes efectos nocivos para la salud:

Cuadro 1. Efectos nocivos para la salud a corto y largo plazo de la exposición a niveles excesivos de ruido

Efectos a corto plazo	Efectos a largo plazo
<ul style="list-style-type: none">• estrés, incluido un aumento de la adrenalina• disminución de la calidad del sueño• aceleración del ritmo cardíaco• contracción de los vasos sanguíneos	<ul style="list-style-type: none">• disminución de la facultad auditiva• tinnitus• incomodidad física y mental• estrés• cardiopatías• efectos cognitivos

³ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, a).

⁴ OMI: *Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques*, edición de 2014, adoptado mediante la Resolución de la OMI MSC.337(91) con arreglo a las disposiciones de la regla II-1/3-12 del Convenio SOLAS, que entró en vigor el 1.º de julio de 2014, <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/MSC%20-%20Maritime%20Safety/337%2891%29.pdf> (en español, véase: http://www.prefecturanaval.gov.ar/web/es/doc/dpsn_resoluciones_msc/MS91.pdf).

94. El ruido excesivo también puede interferir en la comunicación a bordo del buque, lo cual podría aumentar el riesgo de accidentes.

95. La autoridad competente debería velar por que los armadores tomen medidas para gestionar el ruido a bordo del buque a fin de proteger a la gente de mar, tal como se establece en la pauta B4.3.2, párrafo 2, del MLC, 2006⁵.

96. El Código de la OMI sobre niveles de ruido a bordo de los buques proporciona normas internacionales para la protección contra el ruido⁶ y reconoce la necesidad de establecer límites obligatorios para el nivel de ruido en los espacios de máquinas, los puestos de control, los talleres, los alojamientos y otros espacios a bordo de los buques.

6.2.2. Vibraciones

97. Las vibraciones son movimientos oscilatorios transmitidos por estructuras sólidas.

98. Las vibraciones pueden afectar al cuerpo entero debido al movimiento del buque o cuando se trabaja cerca de maquinaria que vibra, o en particular a las manos y los brazos cuando se usan herramientas que producen vibraciones. Las vibraciones pueden inducir los siguientes efectos nocivos para la salud, ya sea directamente, o indirectamente, a través de la actividad muscular refleja:

⁵ Véase el anexo II del presente documento.

⁶ OMI: *Código sobre niveles de ruido a bordo de los buques*, op. cit.

Cuadro 2. Efectos nocivos para la salud a corto y largo plazo de la exposición a vibraciones excesivas

Efectos a corto plazo	Efectos a largo plazo
<ul style="list-style-type: none">• mareos por movimiento• inestabilidad corporal• fatiga	<ul style="list-style-type: none">• trastornos vasculares, neurológicos y/o musculoesqueléticos• mala circulación sanguínea y dolor circulatorio• hormigueo, adormecimiento o pérdida de destreza• síndrome del túnel carpiano• vibración de cuerpo entero: lumbalgias, dolores de ciática o trastornos degenerativos en la columna vertebral

99. Para reducir la exposición a vibraciones, se deberían aplicar los principios de prevención, entre otros⁷:

- a) al adquirir nuevas herramientas, elegir aquéllas que tengan un buen diseño ergonómico y que generen el menor nivel de vibraciones posible;
- b) mejorar el equipo auxiliar, por ejemplo, utilizar asientos que atenúen eficazmente las vibraciones transmitidas al cuerpo entero y asas que reduzcan las vibraciones transmitidas al sistema mano-brazo;
- c) mantener el equipo de manera apropiada;
- d) reducir el tiempo dedicado a realizar una determinada tarea, y
- e) utilizar EPP, por ejemplo guantes y calzado especial, etc.

⁷ OIT: *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, op. cit.

100. La autoridad competente debería velar por que los armadores tomen medidas para gestionar las vibraciones a bordo de los buques, tal como se prevé en la pauta B4.3.3, párrafo 2, del MLC, 2006⁸.

101. La autoridad competente, tras celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería estudiar la posibilidad de establecer normas para controlar la exposición, incluido un límite diario de exposición a las vibraciones transmitidas al cuerpo entero y a las vibraciones transmitidas al sistema mano-brazo a fin de proteger a la gente de mar de sus efectos nocivos para la salud. Pueden obtenerse orientaciones complementarias en los documentos pertinentes de la OIT y la ISO⁹.

6.2.3. Iluminación artificial

102. Una iluminación artificial excesiva o insuficiente o la ubicación inadecuada de la iluminación puede dar lugar a unas condiciones de trabajo inapropiadas que causen daños a la gente de mar o daños materiales.

103. Los efectos perjudiciales derivados de una iluminación inadecuada comprenden: malestar ocular, cefaleas, dolores en el cuello y visión borrosa temporal o imágenes fantasmas (como los puntos negros provocados por el deslumbramiento). Esos efectos pueden, a su vez, contribuir a provocar accidentes que causen lesiones al personal y daños materiales.

104. La iluminación debería estar instalada de manera adecuada e iluminar correctamente todas las áreas de trabajo a bordo

⁸ Véase el anexo II del presente documento.

⁹ OIT: *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, op. cit.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

y los distintos tipos de tareas que se realicen. La autoridad competente debería fijar los niveles adecuados de iluminación, tras celebrar consultas con las organizaciones interesadas de armadores y gente de mar, de conformidad con las normas nacionales e internacionales en la materia¹⁰. De no existir dichas normas, la autoridad competente debería guiarse por las directrices correspondientes de la OMI, en su versión enmendada¹¹.

105. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta una iluminación apropiada al planificar los espacios de trabajo y aplicar medidas para reducir al mínimo la exposición a riesgos profesionales.

6.2.4. Luz ultravioleta

106. La principal fuente de rayos ultravioleta (UV) que afecta a la gente de mar es el sol. El nivel de riesgo de la exposición nociva a los rayos ultravioleta (UV) depende de la intensidad de la luz, la duración de la exposición, el uso de ropa de protección y la sensibilidad del marino¹².

107. Los efectos perjudiciales para la salud de dicha exposición pueden incluir: síntomas de envejecimiento prematuro en los marinos menores de 18 años de edad, queratosis actínica y distintos tipos de cáncer de piel, como el carcinoma o el melanoma.

¹⁰ MLC, 2006, regla 3.1; norma A3.1, párrafos 4, e), 6, g), y 8.

¹¹ La OMI ha elaborado directrices por medio de su Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque, por ejemplo: MSC/Circ.834, *Guidelines for engine-room layout, design and arrangement*, 1998; y MSC/Circ.982, *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*, 2000.

¹² OMS: *Protecting workers from ultraviolet radiation*, http://www.who.int/uv/publications/Protecting_Workers_UV_pub.pdf?ua=1.

Por consiguiente, los armadores deberían asegurarse de que toda la gente de mar conozca los posibles efectos nocivos para la salud de la exposición a la luz natural y a la luz ultravioleta (UV). Asimismo, se debería fomentar el uso de una protección eficaz para la piel¹³.

108. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta una protección adecuada contra los rayos UV, incluido el uso apropiado de EPP, al planificar los horarios de trabajo y aplicar medidas para reducir al mínimo la exposición a riesgos profesionales.

6.2.5. Radiaciones no ionizantes

109. La gente de mar puede verse expuesta a radiaciones no ionizantes – una forma de radiación electromagnética que incluye ondas de radio, microondas y radiaciones infrarrojas – cuando trabaja con diversos tipos de equipo, como los sistemas de radar o los equipos de soldadura¹⁴. El nivel de exposición varía en función de la potencia de los campos generados por esos equipos y de la proximidad del puesto de trabajo.

110. La exposición a corto plazo a radiaciones no ionizantes de gran intensidad causa el calentamiento de los tejidos, concretamente daños al cristalino del ojo. Otros posibles efectos en la salud comprenden dolores de cabeza, mareos y alteraciones del sueño,

¹³ OMS: *Exposure to artificial UV radiation and skin cancer*, <http://www.iarc.fr/en/publications/pdfs-online/wrk/wrk1/ArtificialUVRad&SkinCancer.pdf>, y *Health effects of UV radiation*, <http://www.who.int/uv/health/en/>.

¹⁴ OIT: *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, *op. cit.*, y OMS: *Proceedings of the International Conference on Non-Ionizing Radiation at UNITEN*, <http://www.who.int/peh-emf/meetings/archive/en/keynote3ng.pdf>.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

que pueden conducir a incidentes. No existe una seguridad académica sobre los efectos adversos de la exposición a largo plazo¹⁵.

111. La autoridad competente debería publicar asesoramiento apropiado sobre los posibles efectos adversos, en la salud, de las radiaciones no ionizantes, teniendo en cuenta los estudios existentes en este ámbito. La autoridad competente debería supervisar los progresos en este terreno y actualizar su asesoramiento, según proceda¹⁶.

112. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta una protección adecuada contra las radiaciones no ionizantes al aplicar medidas para reducir al mínimo la exposición a riesgos profesionales.

6.2.6. Temperaturas extremas

113. La hipertermia se produce cuando el cuerpo humano no puede enfriarse mediante el mecanismo de regulación de su propia temperatura debido a su exposición a niveles de temperaturas y humedad ambientales elevados durante períodos prolongados. Esas condiciones también pueden presentarse en los espacios de máquinas a bordo de los buques.

114. Es importante señalar que los marinos que padecen enfermedades secundarias que causan deshidratación son más susceptibles a padecer hipertermia. Los efectos perjudiciales para la salud que tiene la hipertermia son: sudoración profusa, dolor de

¹⁵ OMS, Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer (CIIC): *Non-ionizing radiation, Part II: Radiofrequency electromagnetic fields*, vol. 102.

¹⁶ OIT: *Occupational hazards from non-ionizing electromagnetic radiation*, OSH Series, No. 53, Ginebra, 1985.

cabeza, mareos, desmayos, letargo, náusea, calambres musculares, respiración y pulso rápidos, y altas temperaturas corporales. En casos extremos puede ocasionar la muerte.

115. La hipotermia se produce cuando la temperatura central del cuerpo humano desciende a menos de 35° C, ya que por debajo de esa temperatura el funcionamiento normal del organismo se ve afectado. El descenso de la temperatura corporal por debajo de 30° C puede provocar la muerte. Los marinos pueden verse expuestos al agua fría debido a la inmersión en el mar o al aire frío cuando trabajan en rutas comerciales de zonas geográficas frías.

116. La hipotermia puede tener los siguientes efectos perjudiciales en la salud: pérdida del control muscular y falta de coordinación; confusión mental; dificultad para seguir las instrucciones; pérdida de conocimiento y, por último, la muerte.

117. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta la exposición a temperaturas extremas al planificar los espacios de trabajo y aplicar medidas para reducir al mínimo dicha exposición.

6.3. Peligros inherentes al trabajo a bordo de buques

118. En el trabajo a bordo de buques se han identificado peligros inherentes específicos, los cuales se enumeran en los siguientes apartados. En general, estos peligros plantean grandes riesgos para la seguridad y la salud de la gente de mar, que pueden tener como consecuencia la muerte o graves lesiones.

119. Al establecer los requisitos nacionales, las autoridades competentes deberían tomar en consideración las directrices y las recomendaciones internacionales.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

6.3.1. Características estructurales del buque, medidas de acceso y riesgos derivados del amianto

120. La autoridad competente debería tener en cuenta el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, en su forma enmendada, y el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*¹⁷ y las revisiones subsiguientes, ya que abarcan toda una serie de medidas concebidas para mejorar la seguridad de la industria marítima, incluidos diseños, materiales y disposiciones alternativos.

121. Debería prestarse especial atención a la identificación y la mitigación de los riesgos relacionados con el amianto¹⁸.

6.3.2. Trabajo en espacios confinados

122. Trabajar en espacios confinados conlleva grandes riesgos para la seguridad de la gente de mar, hasta el punto de provocar muertes repentinas o lesiones graves.

123. Los espacios confinados pueden ser pobres en oxígeno o estar enriquecidos de oxígeno y/o contener gases o vapores inflamables o tóxicos. Estas atmósferas insalubres también pueden producirse en espacios que anteriormente se consideraban seguros. Las atmósferas insalubres también pueden estar presentes en espacios contiguos a espacios donde se sabe que existe un peligro.

¹⁷ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, Ginebra, 1996.

¹⁸ Convenio SOLAS, capítulo II-1 (Amianto – parte A-1, regla 3-5 y MSC.1/Cir.1374).

124. La autoridad competente debería tener en cuenta la Resolución A.1050(27) de la OMI¹⁹, en su forma enmendada, y el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos* y las revisiones subsiguientes, ya que abarcan toda una serie de medidas concebidas para mejorar la seguridad de la industria marítima, incluidos diseños, materiales y disposiciones alternativos.

6.3.3. Uso de equipos y maquinaria

125. Existen peligros inherentes al uso de equipo y maquinaria a bordo de los buques. Por ello, sólo el personal competente debería operar el equipo y la maquinaria específicos.

126. Al hacer funcionar maquinaria y llevar a cabo las evaluaciones de riesgos correspondientes, es importante que se tomen en consideración las instrucciones de los fabricantes, en particular las relacionadas con el mantenimiento del equipo.

127. La autoridad competente debería tener en cuenta el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS), 1974, en su forma enmendada, y el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos* y las revisiones subsiguientes, ya que abarcan toda una serie de medidas concebidas para mejorar la seguridad de la industria marítima, incluidos diseños, materiales y disposiciones alternativos.

¹⁹ Resolución A.1050 (27) de la OMI, Recomendaciones revisadas relativas a la entrada en espacios cerrados a bordo de los buques, [http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1050\(27\).pdf](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Documents/A%20-%20Assembly/1050(27).pdf) (en inglés).

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

6.3.3.1. Carga y descarga

128. La autoridad competente debería cerciorarse de que los armadores tengan en cuenta los códigos pertinentes de la OMI ²⁰ en función del tipo de buque y carga, así como el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos* y las revisiones subsiguientes. Asimismo, los armadores deberían cerciorarse de que se identifiquen los riesgos y peligros asociados y de que se adopten medidas de prevención.

6.3.3.2. Anclas, cadenas y cables (amarre)

129. Las operaciones de anclaje, amarre y atraque plantean grandes riesgos para la seguridad de la gente de mar que interviene en ellas, y pueden causar muertes y lesiones graves.

130. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta el *Repertorio de recomendaciones prácticas*

²⁰ Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) (edición de 2012); Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMBSBC) y Suplemento (edición de 2013); Código de prácticas para la seguridad de las operaciones de carga y descarga de graneleros (Código BLU) (edición de 2011); Código de prácticas de seguridad para los buques que transporten cubiertas de madera (Código TDC) (edición de 2011); Convenio internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972 (CSC) (edición de 2012); Código de prácticas de seguridad para la estiba y sujeción de la carga (Código CSS) (edición de 2011); Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (Convenio MARPOL); Código internacional para el transporte sin riesgo de grano a granel (Código internacional para el grano); Código internacional para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en bultos a bordo de los buques (Código CNI); Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código IGC), y Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC), en su forma enmendada.

de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos y las revisiones subsiguientes. Asimismo, los armadores deberían cerciorarse de que se identifiquen los riesgos y peligros asociados y de que se adopten medidas de prevención.

6.3.3.3. EPP para la gente de mar

131. La falta de uso o el uso inapropiado del EPP pueden conllevar en sí mismos un peligro, por lo que debería proporcionarse la información y la formación apropiadas.

132. La autoridad competente debería cerciorarse de que los armadores faciliten los procedimientos adecuados²¹.

6.3.4. Medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente

133. Trabajar sobre y bajo el puente puede conllevar otros peligros, en particular en condiciones meteorológicas adversas.

134. No debería comenzarse a trabajar sobre puentes abiertos, en condiciones consideradas adversas por el capitán, a menos que el capitán lo considere necesario para la seguridad del buque, su tripulación y la carga, la seguridad de la vida en el mar y la protección del medio marino.

135. La autoridad competente debería asegurar que los armadores tengan en cuenta el *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos* y las revisiones subsiguientes. Asimismo, los armadores deberían cerciorarse de que se identifiquen

²¹ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, op. cit., capítulo 5.4.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

los riesgos y peligros asociados, y de que se adopten medidas de prevención.

6.3.5. Cargas peligrosas y lastres

136. La autoridad competente debería velar por que los armadores tengan en cuenta los pertinentes convenios, códigos y prácticas, ya que establecen los requisitos para el transporte, estiba, separación, carga, descarga y sujeción de diversos tipos de cargas, y los reglamentos sobre el agua de lastre²². Asimismo, los armadores deberían cerciorarse de que se identifiquen los riesgos y peligros asociados y de que se adopten medidas de prevención.

6.4. Salud mental en el trabajo

137. El trabajo en el mar puede tener diversos efectos adversos en la salud mental. Se ha asociado con estrés, ansiedad, depresión, trastorno de estrés postraumático y suicidio. A corto plazo, el sufrimiento mental puede incidir negativamente en el desempeño de las tareas, en el comportamiento en relación con la seguridad y en el bienestar de la gente de mar. A más largo plazo, puede tener graves consecuencias en la vida de la gente de mar y en su capacidad para trabajar.

138. El sufrimiento mental también puede asociarse con factores ajenos al lugar de trabajo, tales como preocupaciones relacionadas con sucesos en el hogar. Algunas veces, la combinación de cuestiones laborales, cuestiones ajenas al trabajo y cuestiones personales puede dar lugar a este malestar. Es preciso reconocer estas

²² Convenio SOLAS, capítulo VII (Transporte de mercancías peligrosas), Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), y OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, op. cit.*

interacciones, y puede ser necesario obtener apoyo competente para ayudar a resolverlas.

139. Diversos factores relacionados con el trabajo pueden contribuir al sufrimiento mental. Esos factores pueden ser el resultado de las limitaciones físicas inherentes al hecho de vivir y trabajar en el mar; de la forma en que tratan a un marino las personas con las que éste trabaja; de incidentes que ocasionan daño mental, o de la falta de realización personal en el trabajo.

140. La autoridad competente, tras celebrar consultas con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería proporcionar asesoramiento eficaz a los armadores acerca de las medidas disponibles para reducir al mínimo los efectos negativos en la salud mental de los factores relacionados con el trabajo. Dichas medidas pueden incluir el establecimiento de mecanismos para identificar y reducir los factores de tensión propios del lugar de trabajo; el fomento del conocimiento de los signos de sufrimiento mental precoz para hacer posible una respuesta temprana; el acceso a instalaciones de esparcimiento y bienestar (MLC, 2006, reglas 3.1 y 4.4), y los arreglos institucionales que permitan a la gente de mar plantear los problemas que pueden producir tensión mental y garanticen los recursos para abordarlos.

6.5. Violencia en el lugar de trabajo

141. «La violencia en el trabajo» constituye todo acto, conducta, amenaza o gesto ejercido por una persona hacia un marino en su lugar de trabajo del que se puede prever razonablemente que cause daño, lesión o enfermedad a ese marino.

142. Los armadores deberían elaborar políticas de prevención de la violencia en el lugar de trabajo; identificar los factores

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

que contribuyen a la violencia en el trabajo; analizar la posibilidad de que se produzcan casos de violencia en el trabajo; establecer procedimientos que han de seguirse en caso de que se produzcan amenazas de violencia o agresión contra un marino o un empleado; revisar la eficacia de las medidas de prevención; establecer procedimientos de notificación de emergencia, y proporcionar a los empleados información y formación sobre los factores que contribuyen a la violencia en el trabajo.

6.6. Respuesta ante emergencias y accidentes

143. La autoridad competente debería velar por que cada armador adopte planes de acción para la respuesta en caso de emergencia y de accidente, y organice la formación y los simulacros necesarios como parte de su política global de seguridad y salud en el marco de las políticas y programas de SST²³. Los planes de respuesta ante emergencias y accidentes son un medio eficaz y eficiente para reducir al mínimo los riesgos para la vida humana.

144. Los planes de respuesta ante emergencias y accidentes deberían facilitar, como mínimo, información sobre los procedimientos, programas o actividades previstos con el fin de²⁴:

- a) familiarizar a la gente de mar con las disposiciones del sistema y los planes de respuesta ante emergencias y accidentes;

²³ Los planes de emergencia de a bordo se especifican en los párrafos 1.2.2.2 y 8 del Código IGS, al que se remite en el capítulo IX del Convenio SOLAS, en su forma enmendada. Véase *Directrices sobre la estructura de un sistema integrado de planes de emergencia de a bordo*, adoptadas por la Resolución A.852(20) de la OMI, en su forma enmendada.

²⁴ *Ibid.*

- b) proporcionar formación sobre el sistema y los planes a la gente de mar, la cual debería incluir el uso de dispositivos de salvamento²⁵ y el equipo contra incendios²⁶, en particular para el personal destinado a nuevas tareas;
- c) realizar ejercicios y simulacros periódicos que preparen a la gente de mar para hacer frente a las posibles situaciones de emergencia a bordo;
- d) coordinar la actuación de la gente de mar y de la compañía e incluir y tomar nota de la ayuda que pueden proporcionar las autoridades coordinadoras externas, y
- e) elaborar un sistema viable de intercambio de información.

6.7. Otros tipos de riesgos

145. La autoridad competente debería asegurar que los armadores adopten precauciones razonables, incluidas medidas para reducir o prevenir el riesgo de niveles de exposición nocivos, frente a otros tipos de peligros no identificados en las anteriores secciones²⁷.

6.7.1. Riesgos ergonómicos

146. La ergonomía es el estudio y diseño de los espacios de trabajo (por ejemplo, el puesto de trabajo y el puente de mando del buque) y sus componentes, así como de las prácticas y

²⁵ Código internacional de dispositivos de salvamento de la OMI (Código IDS) (edición de 2010), en su forma enmendada.

²⁶ Código internacional de sistemas de seguridad contra incendios (Código SSCI), en su forma enmendada.

²⁷ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, b); pauta B4.3.1, párrafos 2, 3 y 4.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

procedimientos de trabajo, con el fin de favorecer la productividad, la salud, la comodidad y la seguridad de los trabajadores.

147. El diseño y configuración del buque, incluido el control de ingeniería, debería permitir proporcionar un ambiente de trabajo que fomente procedimientos eficaces, modalidades de trabajo seguras y la salud de la gente de mar, y debería reducir al mínimo o prevenir los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales que pueden afectar el rendimiento humano o aumentar el potencial de error²⁸.

148. Considerado como lugar de trabajo, un buque comprende varios tipos específicos de espacios de trabajo. En los buques de carga esto incluye, por ejemplo, el puente, la sala de máquinas, las escotillas, y las zonas de alojamiento. En los buques de pasajeros, además de los espacios de trabajo técnicos relacionados con la utilización de maquinaria, algunos espacios de trabajo se utilizan para los servicios de alojamiento y restauración a bordo de los pasajeros. A fin de asegurarse de que el trabajo se realice en condiciones de seguridad, se deberían respetar ciertos requisitos ergonómicos básicos para evitar que la gente de mar trabaje durante períodos prolongados en posturas forzadas, por ejemplo, de rodillas, con los brazos y hombros en alto o con la espalda y/o el cuello inclinados, o que deba repetir con frecuencia esas posturas y movimientos.

²⁸ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 1, c). La OMI ha abordado esta cuestión mediante su Subcomité de Proyecto y Equipo del Buque. Véase, por ejemplo: MSC-MEPC.7/Circ.3: *Marco para el examen de la cuestión de la ergonomía y el entorno de trabajo*; MSC/Circ.834: *Guidelines for engine room layout, design and arrangement*; MSC/Circ.982: *Guidelines on ergonomic criteria for bridge equipment and layout*; Resolution MSC.252(83): *Adoption of the revised performance standards for Integrated Navigation Systems (INS)*.

149. Si el diseño ergonómico, la disposición de los espacios de trabajo y del equipo del buque no son adecuados, esto puede tener efectos perjudiciales en la salud tanto a corto como a largo plazo debido a posturas forzadas. Estos efectos comprenden los siguientes:

- a) trastornos musculoesqueléticos;
- b) inflamación, dolor, rigidez y fatiga en los músculos y articulaciones;
- c) hormigueo en los dedos y alteración de la sensibilidad en los dedos, pies y piernas;
- d) dolor, inflamación e hinchazón debido a la irritación alrededor de los tendones, y
- e) dolencias como el codo de tenista y la inflamación de los tendones, que pueden durar varias semanas y provocar una afección crónica recurrente.

150. La autoridad competente debería asegurarse de que el diseño del buque incorpore los principios preventivos necesarios, y debería cerciorarse de que se lleven a cabo evaluaciones de los riesgos para evitar un diseño ergonómico inadecuado. Las evaluaciones deberían abarcar el uso de equipo y maquinaria durante largos períodos de trabajo monótono, el ritmo de trabajo, el trabajo en situación de aislamiento, el diseño de los espacios de trabajo, equipo y dispositivos técnicos, además de los métodos de trabajo. Se debería evaluar también la naturaleza, el grado y la duración de la exposición individual al equipo y la maquinaria utilizados a bordo, y se debería prever y llevar a cabo el mantenimiento periódico de los mismos. Esto debería incluir la aprobación de los requisitos de mantenimiento.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

151. La autoridad competente debería asegurarse de que los armadores lleven a cabo una evaluación de los riesgos inherentes a las tareas, tanto durante su ejecución como durante su planificación. Las evaluaciones de los riesgos deberían incluir una evaluación del equipo y otros dispositivos técnicos de apoyo utilizados. El armador puede delegar esa responsabilidad en el capitán y en el oficial de seguridad, con la participación activa del representante apropiado en cuestiones de seguridad.

6.7.1.1. Manipulación manual de cargas

152. La manipulación manual de cargas comprende procesos de trabajo en los que se realizan operaciones de levantamiento, transporte, arrastre, empuje o tracción de mercancías (por ejemplo, provisiones, piezas de recambio, herramientas y utensilios de cocina pesados).

153. Los procesos de trabajo que implican la manipulación manual de cargas pueden causar lesiones en las articulaciones, los músculos y los tendones, especialmente en la espalda. Por ejemplo, el levantamiento de cargas puede provocar lesiones si la carga es demasiado pesada, inesperada o desacostumbrada. A fin de asegurarse de que la manipulación manual se efectúe de manera adecuada, se deberían establecer requisitos especiales respecto al uso de equipo técnico apropiado para realizar las tareas en lugares de trabajo situados en la cubierta, los pañoles, los locales de maquinaria, la sala de máquinas u otras áreas de trabajo a bordo²⁹.

²⁹ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, op. cit.

154. La manipulación manual de cargas pesadas en el lugar de trabajo puede provocar accidentes, lesiones y enfermedades, entre otros:

- a) esguinces;
- b) fracturas, y
- c) dolor musculoesquelético en la espalda y las extremidades.

155. Existen muchos factores que deben considerarse en la evaluación de la manipulación manual de cargas, entre otros:

- a) la forma y el peso de la carga;
- b) la distancia entre la carga y el cuerpo de quien la levanta;
- c) la postura y movimientos de quien levanta la carga y la frecuencia de la operación;
- d) el riesgo de una carga inesperada;
- e) el espacio disponible;
- f) las condiciones de la cubierta, y
- g) la distancia de desplazamiento de la carga.

156. La autoridad competente debería asegurarse de que el armador adopte los procedimientos apropiados, incluidas las evaluaciones de los riesgos de las tareas que tengan en cuenta la manipulación manual de cargas, tanto durante la ejecución del trabajo como durante su planificación.

6.7.2. Riesgos biológicos

157. El trabajo a bordo de buques puede dar lugar a que la gente de mar se vea expuesta a agentes biológicos. A los efectos de

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

las presentes pautas «agentes biológicos» se refiere a los microorganismos capaces de originar una infección, alergia o toxicidad³⁰. Por ejemplo, la gente de mar puede verse expuesta a agentes biológicos en las tareas de limpieza y mantenimiento de las cisternas a bordo del buque, o con motivo de una higiene alimentaria insuficiente, agua potable o alimentos contaminados, ropa de cama sucia o húmeda, higiene personal inapropiada, tratamiento en el hospital del buque en condiciones de higiene inadecuadas, y la propagación de bacterias y virus, como el virus de la influenza.

158. Los efectos perjudiciales para la salud de la exposición a agentes biológicos comprenden enfermedades infecciosas, alergias y toxicidad.

159. La autoridad competente debería asegurarse de que el armador tenga en cuenta los riesgos biológicos a la hora de planificar el trabajo y de aplicar medidas para reducir al mínimo la exposición a tales riesgos. Otras precauciones adicionales deberían ser:

- a) detección, cuando sea posible – por ejemplo, mediante análisis del agua potable;
- b) recogida, almacenamiento y evacuación de residuos;
- c) tratamiento adecuado de los residuos antes de su eliminación;
- d) prohibición de consumir alimentos y bebidas en las áreas de trabajo;

³⁰ OMS: *Guía de sanidad a bordo*, tercera edición, 2012, y OIT: *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*, Ginebra, 2014.

- e) ofrecer la vacunación pertinente³¹;
- f) inspecciones documentadas, y
- g) observancia de las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*, de la OIT.

6.7.2.1. Enfermedades transmisibles

160. Debido a la índole de su trabajo, la gente de mar puede verse obligada a viajar a través del mundo y en todo momento. En consecuencia, es importante proporcionarle asesoramiento con respecto a las medidas apropiadas previstas o adaptadas cuando se hayan identificado riesgos de contagio de enfermedades transmisibles.

161. La autoridad competente debería asegurar que los armadores tengan presentes las recomendaciones pertinentes publicadas por la OMS, la OMI, la OIT y otros organismos apropiados a este respecto, y que actúen adecuadamente proporcionando a la gente de mar la información necesaria y adoptando medidas de precaución³².

162. Se recuerda a los Miembros sus obligaciones como Estados del pabellón de autorizar el acceso a puerto y asegurar la prestación inmediata de servicios de atención y asesoramiento médicos y, en caso necesario, la evacuación de la gente de mar.

³¹ OIT/OMI: *Directrices para realización de los reconocimientos médicos de la gente de mar*, Ginebra, OIT, 2013.

³² Convenio de la Organización Marítima Internacional para facilitar el tráfico marítimo internacional (Convenio FAL), el Reglamento sanitario internacional de la OMS, la Guía de sanidad a bordo de la OMS, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de la OMI, regla 4.3 y norma A4.3.3 del MLC, 2006, y la *Guía médica internacional de a bordo* (OIT/OMI/OMS), tercera edición, 2007.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

163. La autoridad competente debería asegurarse de que los armadores tengan en cuenta las enfermedades transmisibles que puedan plantear un riesgo para la gente de mar, y asegurar que se adopten las medidas de precaución apropiadas³³.

6.7.2.1.1. VIH y sida

164. El virus de la inmunodeficiencia humana (VIH) sigue siendo un importante problema de salud pública mundial³⁴. Debilita los sistemas naturales de defensa del organismo contra las enfermedades, lo cual entraña una mayor sensibilidad a las infecciones y algunos tipos de cáncer. La fase más avanzada de la infección por el VIH se conoce como síndrome de inmunodeficiencia adquirida, o sida.

165. La autoridad competente debería velar por que los armadores³⁵:

- a) adopten y apoyen programas sobre el VIH y el sida que promuevan la salud y los cambios de comportamiento;
- b) eliminen los prejuicios y la discriminación contra los marinos que viven con el VIH;

³³ OMS: *Biological risk factors and hazards*, http://www.who.int/occupational_health/topics/risks_biological/en/.

³⁴ OMS: *VIH/SIDA*, nota descriptiva núm. 360, <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs360/es/>.

³⁵ Para más información consulte *Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo*, Ginebra, 2001, que proporciona orientaciones prácticas valiosas, véase http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---ilo_aids/documents/publication/wcms_113788.pdf, y *Utilización del Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo: Directrices para el sector del transporte*, Ginebra, OIT, 2006, http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2005/105B09_527_span.pdf.

Riesgos a bordo de los buques

- c) presten apoyo de manera confidencial a los marinos que viven con el VIH;
- d) proporcionen información actualizada, material y asesoramiento sobre el VIH y el sida a todas las personas que trabajen tanto a bordo como en tierra, mediante programas de iniciación y de formación continua;
- e) proporcionen equipo de protección contra enfermedades de transmisión sanguínea de conformidad con las disposiciones nacionales que especifican el equipo que debe llevarse a bordo de los buques;
- f) faciliten preservativos a la gente de mar en todos los buques, y
- g) mantengan la confidencialidad sobre el estado de cualquier marino que pueda estar viviendo con el VIH.

6.7.3. Productos químicos

166. A los efectos de las presentes pautas, el término «productos químicos» se refiere a las sustancias químicas – los elementos químicos y sus compuestos – y al material químico – compuestos de dos o más sustancias. Las sustancias químicas pueden hallarse en estado sólido, líquido o gaseoso (en forma de vapor). Pueden ser absorbidas por la piel en forma líquida o de vapor a través de la inhalación de vapores o de polvos o aerosoles.

167. Los productos químicos se consideran peligrosos si están clasificados y marcados con un símbolo o declaración de peligro³⁶,

³⁶ CEPE: *Sistema globalmente armonizado de clasificación y etiquetado de productos químicos (SGA)*, cuarta edición revisada, Nueva York y Ginebra, Naciones Unidas, 2011.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

si tienen un valor umbral/límite, o sobre la base de sus propiedades físicas, químicas o toxicológicas o de su utilización a bordo³⁷.

168. El trabajo con productos químicos debería planificarse y efectuarse siempre sobre la base de una evaluación individual y general de los efectos en la salud de los trabajadores a corto y largo plazo. La exposición a productos químicos peligrosos puede tener lugar durante la manipulación, el almacenamiento, el transporte, la eliminación, la utilización y otros trabajos que impliquen estar en contacto con productos químicos tales como pinturas, productos de limpieza o aceites. Puede haber también exposición a productos químicos transportados ya sea como mercancía peligrosa embalada, o como carga a granel líquida, gaseosa o sólida (polvo)³⁸. La exposición a sustancias químicas puede producirse también durante los procesos de trabajo, por ejemplo, a humos y partículas en los trabajos de soldadura o a emisiones de escape en los buques de autotransbordo (*rollon/roll-off*).

169. Los efectos nocivos para la salud a corto y largo plazo de la exposición a productos químicos pueden tener consecuencias agudas, crónicas y retardadas (remotas).

170. La autoridad competente debería:

- a) definir en qué circunstancias un producto químico se considera peligroso y dónde se puede encontrar información

³⁷ OIT: *Factores ambientales en el lugar de trabajo*, op. cit., anexo, *Límites de exposición en el trabajo*, párrafo 2.1.

³⁸ OMI: Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel (Código IBC); Código marítimo internacional de cargas sólidas a granel (Código IMSBC); Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).

Riesgos a bordo de los buques

sobre la seguridad de los productos químicos que se encuentran comúnmente a bordo;

- b) indicar fuentes importantes de información sobre:
 - i) etiquetado de peligros³⁹;
 - ii) fichas de datos de seguridad sobre todos los productos químicos, que pueden solicitarse al proveedor⁴⁰;
 - iii) instrucciones sobre la utilización de productos químicos en el trabajo a bordo de los buques;
 - iv) valores umbral/límites, y
 - v) escenarios de exposición sobre la utilización segura de productos químicos, que han de solicitarse al proveedor. Un escenario de exposición describe de qué manera puede manipularse una sustancia para controlar el nivel de exposición a fin de preservar la salud humana y el medio ambiente;
- c) alentar la aplicación de los principios de prevención, por ejemplo la sustitución de los productos químicos peligrosos⁴¹ por otros menos peligrosos, cuando sea posible. Los armadores deberían tener en cuenta también pro-

³⁹ CEPE, *op. cit.*, base de datos de las Fichas Internacionales de Seguridad Química (FISQ).

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ CEPE, *op. cit.*; y Comisión Europea, *REACH – Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals*, 2006.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

cesos que requieran el uso de cantidades menores de materiales, menos productos químicos o prácticas de trabajo más seguras: por ejemplo, utilizando métodos de limpieza mecánica en lugar de desengrasantes, cuando corresponda, o pintura al agua en lugar de pintura al aceite. Deberían considerarse también otros principios de prevención, como los sistemas total o parcialmente confinados (por ejemplo, los sistemas de autosuficiencia como el del cloro en el agua potable, los biocidas y los sistemas de refrigeración por agua), la extracción local, y el uso de EPP⁴²;

- d) garantizar la gestión segura de los productos químicos a bordo y cerciorarse de que se incluyan en las evaluaciones periódicas de los riesgos;
- e) tener en cuenta cualquier requisito especial en relación con los productos químicos que contengan sustancias y materiales cancerígenos como el asbesto o el benceno, y
- f) tener en cuenta otros efectos nocivos para la salud derivados de la exposición en el contexto de incendios, derrames y residuos generados por productos químicos.

6.7.4. Consumo de tabaco (tabaquismo)

171. Los peligros para la salud del consumo de tabaco se conocen desde hace muchos años, y el vínculo entre el tabaquismo pasivo y otros problemas de salud ha sido probado mediante numerosos estudios.

⁴² CEPE, *op. cit.*, y Comisión Europea, *REACH, op. cit.*

172. La autoridad competente debería velar por que los armadores⁴³:

- a) reduzcan los riesgos para los no fumadores derivados del humo del tabaco a bordo del buque;
- b) informen a la gente de mar acerca de los efectos nocivos del consumo de tabaco;
- c) presten apoyo y asistencia a los marinos que expresen su deseo de dejar de fumar, y
- d) designen zonas de fumadores y no fumadores, con letreros que indiquen el símbolo internacional correspondiente, el cual puede colocarse en cualquier entrada del buque y en las áreas comunes según convenga.

6.7.5. Abuso y dependencia de drogas y alcohol

173. El abuso y dependencia de drogas y alcohol por parte de la gente de mar embarcada puede afectar el desempeño de su trabajo, dar lugar a problemas de disciplina y supervisión, y representar un peligro para las personas y el buque. El consumo de alcohol puede alterar la capacidad de juicio y aumentar el riesgo de accidentes. A largo plazo, el consumo abusivo de alcohol puede provocar problemas de salud y, en casos extremos, la muerte. El abuso de drogas por parte de la gente de mar es extremadamente peligroso. Quienes consumen drogas pueden representar un serio peligro para ellos mismos y para las demás personas a bordo del buque.

⁴³ OIT: *Tobacco-free workplace*, http://www.ilo.org/safework/info/WCMS_117691/lang--en/index.htm.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

174. La autoridad competente debería velar por que los armadores⁴⁴:

- a) adopten políticas y procedimientos para prevenir el abuso de drogas y de alcohol en los buques;
- b) informen a la gente de mar acerca de los efectos perjudiciales y las consecuencias de la posesión no autorizada y el abuso de drogas y el consumo de alcohol;
- c) proporcionen orientaciones a la gente de mar sobre el consumo de alcohol sin riesgo y responsable;
- d) identifiquen con prontitud a los marinos que puedan estar abusando de drogas o tengan problemas relacionados con el alcohol;
- e) eliminen la presencia no autorizada de drogas en los buques;
- f) proporcionen asesoramiento confidencial y presten apoyo y asistencia a los marinos que se sabe que tienen problemas relacionados con el consumo de drogas o de alcohol, y
- g) impartan instrucciones a la gente de mar y al personal de tierra encargados de aplicar la política relativa a las drogas y el alcohol.

⁴⁴ OIT: *Drug and alcohol abuse prevention programmes in the maritime industry (a manual for planners)*, Ginebra, 2001, http://www.ilo.org/safework/info/publications/WCMS_117734/lang--en/index.htm.

6.7.6. Fatiga

175. No existe una definición universalmente aceptada de fatiga. Sin embargo, un elemento común a todas las definiciones es que constituye una degradación del desempeño humano. El documento de la OMI *Glosario de términos relacionados con el factor humano* (MSC/Circ.813/MEPC/Circ.330) contiene la siguiente definición: «Reducción de las aptitudes físicas y/o mentales como resultado de esfuerzos físicos, mentales o emocionales que pueden menoscabar casi todas las facultades físicas, incluidas la fuerza, la velocidad, el tiempo de reacción, la coordinación, la toma de decisiones o el equilibrio»⁴⁵. Las causas más comunes de la fatiga que afecta a la gente de mar son: falta de sueño, deficiencia del descanso, estrés y un volumen de trabajo excesivo⁴⁶. Las horas de trabajo y/o descanso son uno de los aspectos fundamentales que han de considerarse en relación con el entorno de trabajo. La falta de descanso puede tener consecuencias para la seguridad y la cooperación a bordo en general, así como para el bienestar, la salud y la calidad de vida de los tripulantes en general. Estudios e investigaciones llevados a cabo por diversas organizaciones y administraciones han mostrado el creciente impacto humano, financiero y medioambiental de los accidentes marítimos y con frecuencia se cita la fatiga como causa coadyuvante debido a la falta de sueño.

176. La falta de sueño puede tener efectos perjudiciales en la salud, entre otros:

⁴⁵ OMI: «Directrices sobre la fatiga», anexo a las *Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga*, MSC/Circ.1014, 12 de junio de 2001, http://www.prefectura naval.gov.ar/web/es/doc/dpsn_circulares_msc/MS.C.1-Circ.1014.pdf.

⁴⁶ *Ibid.*

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- a) falta de concentración;
- b) mayor riesgo de error y tiempos de reacción más lentos, lo cual puede redundar en que los incidentes no se adviertan a tiempo;
- c) capacidad reducida para desempeñar las funciones y llevar a cabo las tareas de manera óptima, y
- d) efectos nocivos en la salud a largo plazo.

177. En las directrices de la OMI sobre la fatiga⁴⁷ se describen mecanismos que pueden usarse para combatirla a fin de atenuar los problemas de salud conexos y prevenir los accidentes relacionados con la fatiga.

178. La autoridad competente debería evaluar los riesgos derivados de la fatiga⁴⁸ y tener en cuenta sus efectos a corto y largo plazo en la salud física y mental de la gente de mar, y proporcionar a los armadores orientaciones apropiadas en relación con la gestión eficaz de la fatiga⁴⁹.

⁴⁷ OMI: «Directrices sobre la fatiga», anexo a las *Orientaciones acerca de la reducción y gestión de la fatiga, op. cit.*

⁴⁸ MLC, 2006, regla 2.3; norma A2.3, párrafo 4; regla 2.7, párrafo 1; norma A2.7, párrafo 2.

⁴⁹ MLC, 2006, pauta B4.3.1, párrafos 2 y 3.

7. Registro e investigación de accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

7.1. Requisitos generales

179. La norma A4.3, párrafo 5, establece que la autoridad competente deberá asegurarse de que:

- a) los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la OIT respecto de la notificación y registro de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;
- b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos señalados, y
- c) se investiguen los accidentes del trabajo¹.

180. Considerados en conjunto, la regla 4.3 y la disposición correspondiente del Código, el Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos², el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la OMI³, el Código para

¹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 5.

² OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, Ginebra, 1996.

³ OMI: Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, edición de 2008, en su forma enmendada.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI⁴ y el Código IGS⁵ exigen que las autoridades competentes investiguen y notifiquen los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales⁶.

7.2. Objetivos

181. Los objetivos de la notificación, análisis e investigación de los accidentes del trabajo, las lesiones y enfermedades profesionales deberían ser los siguientes⁷:

- a) extender el alcance e incrementar la eficacia de las investigaciones sobre los factores causales de los accidentes de trabajo y de las lesiones y enfermedades profesionales, y fomentar la elaboración y la aplicación de medidas preventivas;
- b) cerciorarse de que las enseñanzas adquiridas sean parte esencial en la mejora continua de las políticas y programas de SST;
- c) contribuir al examen de las cuestiones reglamentarias;
- d) proporcionar orientaciones para el establecimiento y examen ulterior de los marcos jurídicos, administrativos y

⁴ OMI: Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI, 2011 (Resolución A.1054).

⁵ OMI: Código internacional de gestión de la seguridad, 2010, <http://www.imo.org/OurWork/HumanElement/SafetyManagement/Pages/ISMCode.aspx>.

⁶ Es importante señalar que el Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos de la OMI, la Resolución A.1054 y el Código IGS también destacan y reafirman la importancia de la notificación e investigación de los accidentes, siniestros y sucesos marítimos.

⁷ MLC, 2006, pauta B4.3.5; OIT: *Registro y notificación de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales*, Ginebra, 2006.

Accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

prácticos del sector marítimo destinados al registro y la notificación de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales;

- e)* promover el establecimiento, la supervisión y la convalidación de procedimientos y métodos uniformes para el registro de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, y la notificación a la autoridad competente;
- f)* mejorar la recopilación de informaciones fidedignas, exhaustivas y fácilmente comparables y el análisis de las estadísticas de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, con el fin de apoyar las diversas actividades nacionales y de promover la comparación internacional, mediante un formulario normalizado;
- g)* fomentar la sensibilización de la gente de mar y los comités de seguridad y del personal de los servicios de salud acerca de los efectos potenciales de su trabajo sobre la salud de la gente de mar, con miras a asistir a las autoridades competentes en la recopilación de información más completa sobre accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, y
- h)* reducir al mínimo la probabilidad de que tales accidentes, lesiones y enfermedades se repitan.

7.3. Notificación de accidentes del trabajo y de lesiones profesionales

182. La autoridad competente debería asegurarse de que los armadores notifiquen los accidentes del trabajo y las

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

lesiones profesionales de toda la gente de mar que trabaje a bordo de sus buques.

183. La autoridad competente debería:

- a) establecer sistemas de notificación que definan las responsabilidades sobre la base de la naturaleza de los accidentes del trabajo y las lesiones profesionales;
- b) coordinar su labor con otras autoridades nacionales pertinentes, como las autoridades sanitarias nacionales;
- c) determinar plazos para la investigación y notificación;
- d) asegurarse de que los armadores formulen políticas que incluyan medidas para el examen en las reuniones del comité de seguridad a bordo de sus buques de los informes sobre accidentes del trabajo y lesiones profesionales y de las medidas adoptadas para reducir al mínimo la posibilidad de que se repitan⁸;
- e) asegurarse de que en las estadísticas y los análisis se registren el número, la naturaleza, los factores causales y los efectos de los accidentes del trabajo y las lesiones profesionales, y que se lleven a cabo investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos señalados, cuando sea necesario⁹;
- f) cerciorarse de que, cuando un accidente haya causado lesiones a más de un marino, se redacten informes por

⁸ OIT: *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos*, *op. cit.*

⁹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 5, b).

Accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

separado para cada persona lesionada, a fin de mantener la confidencialidad con respecto a la gente de mar y de garantizar un seguimiento adecuado de cada caso, y

- g)* fomentar el desarrollo progresivo de procedimientos y métodos de registro y notificación de accidentes del trabajo y lesiones profesionales.

184. La autoridad competente debería especificar la información que ha de recopilarse y notificarse. El informe debería contener, como mínimo, la información siguiente:

- a)* el nombre del buque y el número OMI, el número oficial, incluido el pabellón del país de matriculación del buque;
- b)* el tipo de buque;
- c)* la fecha y la hora del accidente o lesión;
- d)* la latitud y la longitud o situación geográfica del lugar en que se produjo el accidente;
- e)* el nombre, el rango, la fecha de nacimiento, la nacionalidad y el sexo del miembro de la tripulación;
- f)* la naturaleza de las lesiones sufridas;
- g)* el resultado, cuando se conozca – por ejemplo, muerte, restablecimiento, efectos previstos a largo plazo;
- h)* las condiciones ambientales en el momento de producirse el incidente – por ejemplo, iluminación (si se estaba utilizando luz artificial), condiciones meteorológicas (si procede), temperatura;

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- i)* el lugar a bordo del buque donde se produjo el incidente;
- j)* las actividades que estaba llevando a cabo el marino en el momento del incidente;
- k)* el registro de las horas de trabajo o descanso del marino durante las 72 horas previas al incidente;
- l)* datos de cualquier otro marino afectado por el incidente, y
- m)* una breve descripción de los hechos relacionados con el incidente.

7.4. Investigación de accidentes del trabajo y lesiones profesionales

185. La autoridad competente debería establecer una autoridad a cargo de la investigación sobre seguridad marítima de acuerdo con el Código de investigación de siniestros de la OMI¹⁰, y debería definir y clasificar la naturaleza y la gravedad de los accidentes del trabajo y de las lesiones profesionales que ha de investigar dicha autoridad o el armador. Las leyes, los reglamentos u otras medidas nacionales pueden exigir la notificación e investigación por otras autoridades de determinados incidentes relacionados con la seguridad y la salud. El comité de seguridad a bordo debería participar activamente en las investigaciones llevadas a cabo por el armador.

186. Se deberían analizar los hechos que dieron lugar al incidente con objeto de identificar posibles factores causales, y se deberían detallar también con precisión en el informe. La investigación debería centrarse en:

¹⁰ OMI: Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos, *op. cit.*, parte III, capítulo 16.

Accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

- a)* lo sucedido;
- b)* de qué manera ocurrió, y
- c)* por qué ocurrió.

187. Sin una investigación exhaustiva de por qué se produjo un incidente, se corre el gran riesgo de que no puedan identificarse nunca los factores causales a efectos de prevenir incidentes similares.

188. Los factores causales de los errores humanos, técnicos y administrativos son de diversa índole. Todos los errores no deberían percibirse como un factor causal en sí, sino más bien como la consecuencia de problemas de fondo de las políticas y programas de SST y de la cultura de seguridad en su conjunto. El punto de partida de una investigación debería consistir en descubrir por qué se ha producido un error y las circunstancias en que ocurrió el incidente.

189. A efectos de una investigación debería tenerse en cuenta la inclusión de los siguientes temas¹¹:

- a)* el ambiente en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
- b)* la incidencia de los accidentes del trabajo y las lesiones profesionales por grupo de edad;
- c)* los problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;

¹¹ MLC, 2006, pauta B4.3.6, párrafo 2.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- d)* los problemas resultantes del estrés físico a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;
- e)* los problemas y los efectos de la evolución técnica y las interfaces hombre-máquina y su influencia en la composición de la tripulación, y
- f)* los problemas derivados de fallos humanos.

7.5. Notificación e investigación de enfermedades profesionales

190. La autoridad competente debería tener en cuenta las características de las enfermedades profesionales de la gente de mar cuando establezca mecanismos de notificación e investigación. En muchos casos las enfermedades no son atribuibles a un único factor causal, su aparición puede ser tardía y su reconocimiento puede requerir conocimientos clínicos. La información sobre la enfermedad debería ser confidencial. Deberían plantearse las siguientes medidas si no formasen parte ya del sistema nacional de atención a la salud:

- a)* crear mecanismos apropiados para que los armadores notifiquen cualquier enfermedad profesional reconocida que según ellos o los comités de seguridad a bordo de sus buques pudiera guardar relación con las condiciones de trabajo a bordo;
- b)* elaborar un calendario de las enfermedades susceptibles de notificación en la gente de mar y definir mecanismos de notificación. Para ello debería tomarse como punto de

Accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

partida la lista de la OIT de enfermedades profesionales¹² o una lista nacional;

- c) recomendar el establecimiento de mecanismos de vigilancia y notificación en materia de salud cuando en un grupo definido de trabajadores se detecte un riesgo previsible de enfermedad tras una evaluación de riesgos¹³;
- d) en colaboración con las autoridades nacionales de salud, vigilar y analizar los casos de defunción, discapacidad y enfermedad grave en la gente de mar;
- e) establecer mecanismos para investigar posibles nuevos problemas de salud y cualquier brote de una enfermedad surgido en un grupo concreto de gente de mar;
- f) reunir y divulgar informes de cualquier nuevo riesgo de salud identificado en la gente de mar, acompañados de recomendaciones sobre las medidas necesarias para su prevención;
- g) respaldar el desarrollo de competencias para la investigación de los riesgos de salud para la gente de mar con el fin de facilitar los apartados a) a f), y
- h) fomentar la sensibilización sobre los riesgos de salud de la gente de mar entre los profesionales sanitarios responsables de su examen y atención y establecer mecanismos

¹² OIT: *Lista de enfermedades profesionales de la OIT* (revisada en 2010), Ginebra, http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_125164.pdf.

¹³ Véase el Convenio sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 161), y la Recomendación sobre los servicios de salud en el trabajo, 1985 (núm. 171), de la OIT.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

para posibilitar la notificación e investigación de los hallazgos correspondientes.

7.6. Confidencialidad de los datos

191. Se debería mantener la confidencialidad de los datos, tal como se señala en la sección 3.6.

8. Formación e instrucción de toda la gente de mar

8.1. Requisitos generales

192. Conforme a la regla 1.3, no deberá permitirse trabajar a bordo a la gente de mar que no haya sido formada para ello o no posea un certificado que acredite que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones o que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo. La norma A4.3, párrafo 1, *a)*, exige además que las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo incluyan la formación e instrucción de la gente de mar.

193. La norma A3.2, párrafos 3, 4 y 8, contiene los requisitos mínimos y las competencias que correspondan a los cocineros de los buques, así como información sobre la seguridad y la salud en el lugar de trabajo. Las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*, de la OIT, facilitan orientaciones complementarias al respecto.

194. El Convenio de Formación de la OMI exige que:

- a)* la gente de mar deberá poseer el título apropiado y cumplir las normas aplicables en materia de competencia¹;
- b)* la gente de mar deberá ser competente para desempeñar sus funciones y que, al asignársele sus funciones, deberá estar familiarizada con sus cometidos específicos y con todos los dispositivos, instalaciones, equipo,

¹ Convenio de Formación, regla I/14, párrafo 1, *c)*.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales cometidos en situaciones normales o de emergencia²;

- c) antes de que se les asignen cometidos a bordo, todas las personas empleadas o contratadas a bordo de un buque de navegación marítima que no sean pasajeros deberán recibir formación aprobada que les permita familiarizarse con las técnicas de supervivencia personal o deberán recibir suficiente formación e instrucción³, y
- d) la gente de mar empleada o contratada a bordo en la calidad que sea, como parte de la dotación del buque a la que se asignan cometidos relacionados con la seguridad o la prevención de la contaminación en el ámbito de las operaciones del buque, antes de que se le asignen cometidos a bordo, deberá recibir la debida formación o instrucción básica en relación con técnicas de supervivencia personal, prevención y lucha contra incendios, primeros auxilios básicos, y seguridad personal y responsabilidades sociales⁴.

195. Los mecanismos de formación, información y certificación de competencias idóneos son medidas importantes para garantizar condiciones de trabajo seguras y saludables. Los programas de formación deberían revisarse y actualizarse periódicamente según la evolución del tipo, las dimensiones y el equipamiento de

² Convenio de Formación, regla I/14.

³ Convenio de Formación, regla VI/1 y sección A/VI/1, párrafo 1.

⁴ Convenio de Formación, regla VI/1 y sección A/VI/1, párrafo 2.

Formación e instrucción de toda la gente de mar

los buques, así como en función de los cambios en la organización de la dotación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo.

196. La formación para la gente de mar conforme con lo dispuesto al respecto en el Convenio de Formación incluye algunas cuestiones de SST. La autoridad competente debería colaborar con las organizaciones de armadores y de gente de mar para proporcionar información e instrucciones en relación con los riesgos profesionales no abarcados en el Convenio de Formación ni en el MLC, 2006, norma A3.2, párrafo 4, ni en las *Pautas sobre la formación de los cocineros de los buques*. Esto debería incluir actividades para crear conciencia acerca de los riesgos profesionales y las medidas de protección en materia de SST y de prevención de accidentes, tales como:

- a) uso de material audiovisual, y educación a distancia o en aulas;
- b) colocación de carteles a bordo de los buques;
- c) uso de publicaciones periódicas que incluyan artículos sobre los riesgos del trabajo marítimo y las medidas de protección de la SST y la prevención de accidentes, y
- d) realización de campañas informativas destinadas a gente de mar a través de diversos medios.

197. Dicha formación debería tener en cuenta las diferencias de nacionalidad, idioma y costumbres entre la gente de mar.

8.2. Familiarización con los aspectos relativos a la seguridad a bordo

198. La familiarización con los aspectos relativos a la seguridad a bordo es un requisito previsto en el Convenio y Código de Formación. Garantizar que la gente de mar comprenda las políticas de SST establecidas por los armadores es esencial para que el lugar de trabajo sea seguro y saludable.

199. La autoridad competente debería cerciorarse de que los armadores consideren la inclusión de los temas relativos a la salud y a los riesgos de una exposición nociva que se señalan en el capítulo 6, como parte integrante de los programas de familiarización con las cuestiones de seguridad del buque.

200. A fin de reducir los riesgos de accidentes, incidentes y enfermedades relacionados con el trabajo, los programas de familiarización deberían impartirse de forma continua. De ese modo, toda la gente de mar puede mantenerse informada de los procedimientos pertinentes, en particular cuando el armador introduce cambios en las operaciones y los sistemas (por ejemplo, en el equipo, los dispositivos o los procedimientos).

8.2.1. Gente de mar nueva y con experiencia

201. La gente de mar que trabaja por primera vez puede correr mayor riesgo de sufrir lesiones en el desempeño de sus tareas que el personal con más experiencia. Es importante velar por que se facilite cuanto antes información sobre las políticas de seguridad y salud en los buques a la gente de mar que embarca por primera vez, así como a los tripulantes que regresan tras una larga ausencia o a quienes se asignan nuevas tareas a bordo y tal vez no estén

familiarizados con el uso del equipo o con los diversos procedimientos. Los programas de familiarización podrían incluir sesiones informativas y charlas sobre la seguridad.

8.3. Comunicación a la gente de mar de información relativa a la SST

202. Los armadores deberían proporcionar de manera eficaz la información y los documentos relativos a la SST y los riesgos particulares a bordo de los buques⁵.

203. Las medidas al respecto pueden incluir:

- a) comunicación interna de información sobre la SST entre el personal de a bordo y el personal de tierra en los niveles y funciones pertinentes;
- b) comunicación activa con el comité de seguridad sobre cuestiones, ideas y aportes de los miembros de la tripulación y sus representantes sobre asuntos relativos a la SST, y
- c) tabloncillos de anuncios, revistas, artículos, circulares, películas y campañas de sensibilización.

⁵ MLC, 2006, y Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF): *ILO Maritime Labour Convention and ITF guidance about the health and safety on board ships*, <http://www.itfseafarers.org/files/sealsodocs/40264/ILO,%20MLC%20and%20ITF%20Guidance%20on%20Health%20and%20Safety.pdf>.

9. Categorías específicas de personal

9.1. Panorama general

204. La autoridad competente debería velar por que se cuente con leyes y reglamentos nacionales y con otras medidas destinadas a proteger a determinadas categorías de gente de mar. Los armadores deberían prestar particular atención a la edad, experiencia, aptitud para el trabajo y otras calificaciones de la gente de mar¹.

9.2. Marineros menores de 18 años de edad

205. La autoridad competente debería velar por que se preste especial atención al entorno de trabajo de los marineros menores de 18 años² que están aún en la etapa de desarrollo físico y psicológico. No tienen el mismo grado de madurez, experiencia y conciencia acerca de los riesgos existentes y potenciales que otros marineros de mayor edad y son más vulnerables que ellos a algunos efectos perjudiciales para la salud a corto y largo plazo. La gente de mar debe cumplir con los requisitos sobre la edad mínima³ y las disposiciones relativas a los reconocimientos médicos y las horas de descanso, entre otras⁴.

206. Los reglamentos nacionales deberían especificar medidas para eliminar o reducir al mínimo la exposición de los marineros

¹ MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 2, b); pauta B4.3.10, párrafo 3.

² MLC, 2006, norma A4.3, párrafo 2, b); pauta B4.3.10; Recomendación sobre la protección de los jóvenes marineros, 1976 (núm. 153) (que fue incorporada en el MLC, 2006).

³ MLC, 2006, regla 1.1; norma A1.1.

⁴ MLC, 2006, regla 2.3; pauta B2.3.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

menores de 18 años a riesgos profesionales en el desempeño de sus tareas.

207. En los reglamentos deberían establecerse restricciones para los marinos menores de 18 años en relación con ciertos tipos de trabajo potencialmente peligrosos que no deberían llevarse a cabo sin contar con calificación o supervisión e instrucción apropiadas, como los que se enumeran en el párrafo 2 de la pauta B4.3.10.

208. El comité de seguridad debería participar en la planificación, aplicación, supervisión y evaluación de los riesgos de los aspectos relativos a la SST a bordo de los marinos menores de 18 años de edad.

209. Asimismo, deberían adoptarse medidas prácticas para garantizar la seguridad y la salud de los marinos menores de 18 años, que podrían incluir cursos especiales de formación, campañas oficiales de sensibilización sobre prevención de accidentes dirigidas especialmente a personas menores de 18 años, información sobre la prevención de accidentes y la protección de la salud en relación con determinados tipos de trabajo a bordo, instrucción profesional y supervisión.

210. La educación y la formación de los marinos menores de 18 años, tanto en tierra como a bordo, deberían comprender orientaciones sobre los efectos perjudiciales del alcohol, las drogas y otras sustancias potencialmente nocivas, y sobre los riesgos e inquietudes relacionados con el VIH/SIDA y otras enfermedades transmisibles⁵.

⁵ Véase la sección 6.7.2.1.

9.3. Mujeres de mar

211. La autoridad competente debería asegurar que los armadores establezcan medidas especiales de protección para las mujeres de mar, incluidas las embarazadas y las madres lactantes. Debería prestarse particular atención a las necesidades de las mujeres de mar con respecto a las condiciones de trabajo, y deberían ofrecerse instalaciones apropiadas de bienestar.

212. Todo armador o capitán que sea informado o tenga conocimiento de que una tripulante está embarazada o en período de lactancia debería asegurarse de que se revisen las evaluaciones de los riesgos para incluir una evaluación de los riesgos que corre dicha persona en el caso de exposición a peligros o a niveles nocivos de factores ambientales y químicos. Entre otros factores que podrían considerarse se cuentan los siguientes: evitar o limitar los períodos prolongados de trabajo monótono, el ritmo de trabajo, el trabajo en condiciones de aislamiento, los métodos de trabajo, y el diseño de los espacios de trabajo, el equipo y los dispositivos de apoyo. La evaluación debería abarcar la naturaleza, el grado y la duración de la exposición individual así como los posibles efectos perjudiciales para la persona de que se trate. Cuando proceda, deberían adoptarse medidas preventivas.

213. Cuando no sea razonablemente viable proteger completamente a las tripulantes embarazadas o en período de lactancia, se deberían reducir al mínimo los riesgos mediante medidas relativas a la planificación y organización del trabajo, con inclusión, de ser necesario y viable, de una modificación de las horas de trabajo, la limitación del trabajo nocturno o la asignación a otras tareas que no impliquen peligro para su seguridad y salud.

9.4. Personal que presta servicios temporales

214. Se deberían tomar precauciones adicionales cuando el personal que presta servicios temporales, por ejemplo, técnicos o equipos de limpieza, viva o trabaje a bordo durante períodos limitados de tiempo, según lo que establezca la autoridad competente después de consultar con las organizaciones interesadas de armadores y gente de mar. Esas personas pueden no estar familiarizadas con los requisitos de seguridad a bordo. El armador debería cerciorarse de que esas personas estén familiarizadas con los requisitos de seguridad y la evaluación de los riesgos, y que reciban información específica en relación con las tareas y el personal que ha de ejecutarlas. La labor de esos servicios temporales debería planificarse, organizarse y llevarse a cabo con el fin de evitar todo riesgo para la seguridad y la salud. En caso de existir dicho riesgo, se deberían tomar precauciones para reducir al mínimo la exposición a peligros relacionados con el trabajo.

Anexos

Anexo I

Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

1. El objeto de la presente nota explicativa, que no forma parte del Convenio sobre el trabajo marítimo, es servir de guía respecto del Convenio en general.
2. El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.
3. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).
4. En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.
5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco títulos:
 - Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- Título 2: Condiciones de empleo
 - Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda
 - Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social
 - Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación
6. Cada título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
- a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
 - b) permitir (a través del Código) que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos, y
 - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).
8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).

9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, *b*) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, *a*). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.
10. Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A). Sin embargo, se exige a los Miembros, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga. Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

Anexo II

Disposiciones pertinentes del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

Artículos III y IV del MLC, 2006

DERECHOS Y PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Artículo III

Todo Miembro deberá verificar que las disposiciones de su legislación respetan, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:

- a)* la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
- b)* la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
- c)* la abolición efectiva del trabajo infantil, y
- d)* la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.

DERECHOS EN EL EMPLEO Y DERECHOS SOCIALES DE LA GENTE DE MAR

Artículo IV

1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, de conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

[...]

Título 1. Regla 1.1 – Edad mínima

Finalidad: Asegurar que en los buques no trabajen personas menores de una determinada edad mínima

1. Ninguna persona menor de una determinada edad mínima podrá ser empleada o contratada o trabajar a bordo de un buque.
2. La edad mínima en el momento de la entrada en vigor inicial del presente Convenio es de 16 años.
3. Se exigirá una edad mínima superior para trabajar en las circunstancias especificadas en el Código.

Norma A1.1 – Edad mínima

1. Se deberá prohibir que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques.
2. Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años. A efectos de la presente norma, el término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales.

Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada.

3. La autoridad competente podrá hacer una excepción al cumplimiento estricto de la restricción del trabajo nocturno cuando:

- a) la formación eficaz de la gente de mar interesada, impartida con arreglo a programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida, o
- b) la naturaleza específica de la tarea o un programa de formación reconocido requiera que la gente de mar a la que se aplique la excepción realice trabajos de noche y la autoridad, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, determine que dicho trabajo no perjudicará su salud ni su bienestar.

4. Se deberá prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad. Esos tipos de trabajo serán determinados por normas de la legislación nacional o por la autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, de conformidad con las normas internacionales pertinentes.

[..]

Regla 1.3 – Formación y calificaciones

Finalidad: Asegurar que la gente de mar tenga la formación o las calificaciones necesarias para ejercer sus funciones a bordo de buques

1. La gente de mar no deberá trabajar a bordo de un buque si no ha sido formada para ello o no posee un certificado que acredite

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

que tiene las competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones.

2. No deberá permitirse que trabaje en un buque gente de mar que no haya completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo.

3. Deberá considerarse que la formación y los certificados que estén en conformidad con los instrumentos de carácter obligatorio adoptados por la Organización Marítima Internacional cumplen los requisitos establecidos en los párrafos 1 y 2 de la presente regla.

4. Todo Miembro que, en el momento de ratificar el presente Convenio, estuviera obligado por el Convenio sobre el certificado de marinero preferente, 1946 (núm. 74), deberá seguir cumpliendo las obligaciones previstas en ese Convenio, salvo si la Organización Marítima Internacional ha adoptado disposiciones obligatorias que traten sobre el mismo tema y hayan entrado en vigor, o si han transcurrido cinco años desde la entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el párrafo 3 del artículo VIII, si esta fecha fuera posterior.

[..]

Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

Finalidad: Asegurar que el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques propicie la seguridad y la salud en el trabajo

1. Todo Miembro deberá asegurarse de que la gente de mar que trabaje en buques que enarbolen su pabellón tenga protección de la salud en el trabajo y viva, trabaje y reciba formación a bordo del buque en un entorno seguro e higiénico.

2. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, y teniendo en cuenta los códigos aplicables, junto con las pautas y normas recomendadas por las organizaciones internacionales, las administraciones nacionales y las organizaciones del sector marítimo, deberá elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan el pabellón del Estado Miembro.
3. Todo Miembro deberá adoptar una legislación y otras medidas que aborden las cuestiones especificadas en el Código, teniendo en cuenta instrumentos internacionales pertinentes, y estableciendo normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbolan su pabellón.

Norma A4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

1. La legislación u otras medidas que se han de adoptar de conformidad con el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán incluir lo siguiente:
 - a) la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarbolan el pabellón del Miembro, incluida una evaluación de los riesgos, así como la formación e instrucción de la gente de mar;
 - b) precauciones razonables para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales a bordo de los buques, con inclusión de medidas para reducir y prevenir el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como al riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques;

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- c) programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para lograr una mejora continua de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, en la que participen representantes de la gente de mar y todas las demás personas interesadas en su aplicación, tomando en cuenta las medidas preventivas, que incluyen el control de ingeniería y de diseño, la sustitución de las tareas colectivas tanto como las individuales por procesos y procedimientos, y la utilización del equipo de protección personal, y
- d) requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo.

2. Las disposiciones mencionadas en el párrafo 1 de la presente norma deberán:

- a) tener en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes que tratan sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo en general y sobre riesgos específicos y deberán abordar todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente de mar y, en particular, los relacionados con el empleo marítimo;
- b) especificar claramente la obligación de los armadores, la gente de mar y otras personas interesadas de cumplir las normas aplicables y los programas y políticas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques prestando especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años;
- c) especificar los deberes del capitán y/o de la persona designada por el capitán para asumir la responsabilidad concreta

en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y

- d) especificar las atribuciones de los miembros de la tripulación del buque que han sido designados o elegidos representantes encargados de las cuestiones de seguridad a efectos de su participación en las reuniones del comité de seguridad del buque. Deberán crearse comités de esta índole en todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos.
3. Las normas mencionadas en el párrafo 3 de la regla 4.3 deberán ser examinadas periódicamente en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar y, de ser necesario, revisadas para tener en cuenta la evolución de la tecnología y de las investigaciones a fin de facilitar una mejora continua de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo y de proporcionar un entorno de trabajo seguro a la gente de mar en los buques que enarbolan el pabellón del Miembro.
 4. El cumplimiento de los requisitos de los instrumentos internacionales aplicables sobre los niveles aceptables de exposición a riesgos en el lugar de trabajo a bordo de buques y sobre la elaboración y aplicación de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques será considerada conforme con los requisitos del presente Convenio.
 5. La autoridad competente deberá asegurar que:
 - a) los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales sean notificados de manera adecuada teniendo en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo respecto de la notificación y registro de los accidentes del trabajo y enfermedades profesionales;

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- b) se compilen, analicen y publiquen estadísticas completas de tales accidentes y enfermedades y, cuando sea necesario, de que se les dé seguimiento mediante investigaciones sobre las tendencias generales y sobre los riesgos señalados, y
 - c) se investiguen los accidentes del trabajo.
6. La notificación e investigación de las cuestiones de seguridad y salud en el trabajo deberán estar diseñadas para asegurar la protección de los datos personales de la gente de mar, y deberán tener en cuenta la orientación proporcionada por la Organización Internacional del Trabajo sobre este tema.
7. La autoridad competente deberá colaborar con las organizaciones de armadores y de gente de mar para adoptar medidas destinadas a señalar a la atención de la gente de mar que trabaja a bordo de sus buques información acerca de riesgos particulares a bordo, por ejemplo, por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes.
8. La autoridad competente deberá exigir que los armadores que procedan a una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo consulten la información estadística apropiada de sus buques y de las estadísticas generales proporcionadas por la autoridad competente.

Pauta B4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes

Pauta B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales

1. Las disposiciones exigidas en virtud de la norma A4.3 deberían tener en cuenta el *Repertorio de recomendaciones prácticas*

de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, 1996, y las versiones ulteriores y otras normas, pautas y repertorios de recomendaciones prácticas conexos de la OIT e internacionales relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo, incluidos los niveles de exposición que puedan indicar.

2. La autoridad competente debería velar por que, en las orientaciones nacionales relativas a la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo, se aborden las cuestiones siguientes, en particular:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;
- c) máquinas;
- d) los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;
- e) los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- f) los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
- g) los efectos de factores ambientales distintos de los previstos en los apartados e) y f) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;
- h) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- i)* equipos de carga y descarga;
- j)* prevención y lucha contra incendios;
- k)* anclas, cadenas y cables;
- l)* cargas peligrosas y lastres;
- m)* equipo de protección personal para la gente de mar;
- n)* trabajo en espacios confinados;
- o)* los efectos físicos y mentales del cansancio;
- p)* los efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol;
- q)* protección y prevención contra el VIH/SIDA, y
- r)* respuesta ante emergencias y accidentes.

3. En la evaluación de los riesgos y la reducción de la exposición respecto de las cuestiones a que se refiere el párrafo 2 de la presente pauta se deberían tener en cuenta los efectos de los factores físicos sobre la salud en el trabajo (con inclusión de la manipulación manual de cargas, el ruido y las vibraciones), los efectos de los factores químicos y biológicos en la salud en el trabajo, los efectos de los factores mentales en la salud en el trabajo, así como los efectos en la salud física y mental del cansancio y los accidentes del trabajo. Al adoptarse las medidas necesarias deberían tomarse debidamente en cuenta los principios de prevención, según los cuales se dispone, entre otras cosas, que la prevención del riesgo en su origen, la adaptación del trabajo al individuo, especialmente en lo que respecta al diseño de los lugares de trabajo y a la sustitución de elementos peligrosos por otros que no lo sean o que sean menos peligrosos, deben primar sobre los equipos de protección personal para la gente de mar.

4. Además, la autoridad competente debería asegurarse de que se tengan en cuenta las implicaciones para la seguridad y la salud en relación con las cuestiones siguientes, en particular:

- a) respuesta ante emergencias y accidentes;
- b) efectos de la dependencia de las drogas y el alcohol, y
- c) protección y prevención contra el VIH/SIDA.

Pauta B4.3.2 – Exposición al ruido

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales competentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, deberían examinar sobre una base permanente los problemas del ruido a bordo a fin de mejorar la protección de la gente de mar, en la medida en que sea factible, de los efectos nocivos del ruido.

2. En el examen a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta se deberían tener en cuenta los efectos nocivos que la exposición al ruido excesivo ejerce sobre la audición, la salud y la comodidad de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques, así como las medidas que se han de prescribir o recomendar para reducir el ruido a bordo a fin de proteger a la gente de mar. Entre las medidas para reducir la exposición al ruido que han de considerarse deberían incluirse las siguientes:

- a) instruir a la gente de mar sobre los peligros para la audición y la salud de una exposición prolongada a ruidos muy intensos y sobre la forma de usar adecuadamente los equipos y aparatos de protección acústica;
- b) proporcionar equipo de protección auditiva a la gente de mar, cuando sea necesario, y

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición al ruido en los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y servicio de fonda, así como en la sala de máquinas y otros locales de maquinaria.

Pauta B4.3.3 – Exposición a las vibraciones

1. La autoridad competente de cada Miembro, junto con los organismos internacionales pertinentes y representantes de organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, y teniendo en cuenta, cuando proceda, las normas internacionales pertinentes, deberían examinar de manera permanente el problema de las vibraciones a bordo de los buques con objeto de mejorar la protección de la gente de mar, en la medida en que sea factible, de los efectos nocivos de las vibraciones.

2. El examen a que se refiere el párrafo 1 de la presente pauta debería abarcar los efectos de la exposición excesiva a las vibraciones sobre la salud y la comodidad de la gente de mar y las medidas que se han de prescribir o recomendar para reducir las vibraciones a bordo a fin de proteger a la gente de mar. Entre las medidas que se han de tomar en consideración para reducir las vibraciones deberían incluirse las siguientes:

- a) dar instrucciones a la gente de mar sobre los peligros que representa para su salud la exposición prolongada a las vibraciones;
- b) proporcionar a la gente de mar equipo de protección personal aprobado cuando sea necesario, y
- c) evaluar los riesgos y reducir la exposición de los espacios de alojamiento y las instalaciones de esparcimiento y servicio de fonda mediante la adopción de medidas en conformidad con las orientaciones proporcionadas por el *Repertorio de*

recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar del trabajo, 2001, y las versiones revisadas posteriores, teniendo en cuenta la diferencia entre la exposición en los espacios de trabajo y en los espacios de alojamiento.

Pauta B4.3.4 – Obligaciones de los armadores

1. Toda obligación que incumba al armador de suministrar equipo de protección u otros dispositivos de prevención de accidentes debería ir acompañada, en general, de normas para la utilización de dicho equipo o de dichos dispositivos de protección por la gente de mar, así como de la obligación de ésta de acatar las medidas pertinentes en materia de prevención de accidentes y de protección de la salud.

2. Deberían tenerse en cuenta también los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119), y las disposiciones correspondientes de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 118), en virtud de los cuales, por una parte, incumbe al empleador la obligación de velar por que las máquinas utilizadas estén adecuadamente protegidas y por que se prohíba la utilización de máquinas desprovistas de dispositivos de protección adecuados, y, por otra parte, incumbe al trabajador la obligación de no utilizar una máquina sin que estén colocados en su lugar los dispositivos de protección de que vaya provista y de no inutilizar dichos dispositivos.

Pauta B4.3.5 – Notificación y compilación de estadísticas

1. Todos los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales deberían notificarse a fin de que sean investigados y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas detalladas sobre los mismos teniendo en cuenta la protección de los datos

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

personales de la gente de mar interesada. Los informes no deberían limitarse a los casos de muerte o a los accidentes que afecten al buque.

2. En las estadísticas a que se hace referencia en el párrafo 1 de la presente pauta deberían registrarse el número, la naturaleza, las causas y los efectos de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales, indicándose claramente en qué parte del buque se han producido, el tipo de cada accidente, y si han ocurrido en el mar o en puerto.

3. Los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta todo sistema o modelo internacional de registro de los accidentes de la gente de mar que haya podido establecer la Organización Internacional del Trabajo.

Pauta B4.3.6 – Investigaciones

1. La autoridad competente debería emprender investigaciones sobre las causas y circunstancias de todos los accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como sobre otros accidentes que determine la legislación nacional.

2. Debería tenerse en cuenta la inclusión de los siguientes temas de investigación:

- a)* medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
- b)* incidencia de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales por grupo de edad;

- c) problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;
- d) problemas resultantes del estrés físico a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;
- e) problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación, y
- f) problemas derivados de fallos humanos.

Pauta B4.3.7 – Programas nacionales de protección
y de prevención

1. A fin de disponer de una base sólida para adoptar medidas destinadas a promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes del trabajo y las lesiones y enfermedades profesionales imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberían emprenderse estudios sobre las tendencias generales y los riesgos que pongan de manifiesto las estadísticas.
2. La puesta en práctica de programas para promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes de trabajo debería organizarse de modo tal que puedan participar en ellos las autoridades competentes, los armadores, la gente de mar o sus representantes y otros organismos interesados inclusive por medios tales como avisos oficiales que contengan instrucciones pertinentes y reuniones de información, pautas sobre los niveles máximos de exposición a factores ambientales potencialmente peligrosos en el lugar de trabajo u otros peligros, o los resultados de un proceso sistemático de evaluación de los riesgos.

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

En particular, en el plano nacional o local se deberían crear comisiones o grupos de trabajo especiales y comités de a bordo, de carácter mixto, encargados de la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, en que estén representadas las organizaciones de armadores y de la gente de mar.

3. Cuando tales actividades tengan lugar a nivel de la empresa de un armador, debería considerarse la posibilidad de que la gente de mar esté representada en todo comité de seguridad a bordo de los buques de dicho armador.

Pauta B4.3.8 – Contenido de los programas de protección y de prevención

1. Debería tenerse en cuenta la posibilidad de incluir entre las funciones de las comisiones y otros órganos mencionados en el párrafo 2 de la pauta B4.3.7 las siguientes:

- a) la preparación de pautas y políticas nacionales para los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo y para las disposiciones, normas y manuales sobre prevención de accidentes;
- b) la organización de cursos y programas de formación en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes;
- c) la organización de publicidad sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, lo cual incluye películas, carteles, avisos y folletos, y
- d) la distribución de publicaciones e información sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes, de manera que lleguen a la gente de mar a bordo de los buques.

2. Quienes tengan a su cargo la preparación de textos sobre medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes o la elaboración de recomendaciones prácticas deberían tomar en consideración las disposiciones o recomendaciones pertinentes adoptadas por las autoridades u organizaciones nacionales interesadas o por las organizaciones marítimas internacionales competentes.

3. Al formular programas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes, los Miembros deberían tener debidamente en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo que haya publicado la Organización Internacional del Trabajo.

Pauta B4.3.9 – Formación para la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes de trabajo

1. Los programas de formación a que se refiere el párrafo 1, *a)*, de la norma A4.3 deberían revisarse periódicamente y ponerse al día según la evolución del tipo, las dimensiones y el equipamiento de los buques, así como en función de los cambios en la organización de la dotación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo.

2. La publicidad sobre la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes debería organizarse de forma permanente, y podría revestir las formas siguientes:

a) material educativo audiovisual, como películas, para su utilización en los centros de formación profesional de la gente de mar y, cuando sea factible, proyección de películas a bordo de los buques;

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

- b) colocación de carteles a bordo de los buques;
 - c) inclusión de artículos sobre los riesgos del trabajo marítimo y las medidas de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes en las revistas destinadas a la gente de mar, y
 - d) campañas especiales en diversos medios de publicidad para instruir a la gente de mar, inclusive sobre las prácticas de trabajo seguras.
3. En la publicidad a que se refiere el párrafo 2 de la presente pauta se deberían tener en cuenta las diferencias de nacionalidad, idioma y costumbres entre la gente de mar a bordo de los buques.

Pauta B4.3.10 – Educación de los jóvenes marinos en materia de seguridad y salud

1. Los reglamentos sobre seguridad y salud deberían referirse a todas las disposiciones generales relativas a los reconocimientos médicos antes y durante el empleo, así como a la prevención de accidentes y la protección de la salud en el trabajo, que sean aplicables a las actividades laborales de la gente de mar. En esos reglamentos se deberían especificar medidas para minimizar los peligros a que estén expuestos los jóvenes marinos en su trabajo.
2. Excepto en los casos en que una autoridad competente haya reconocido que un joven marino está plenamente calificado para llevar a cabo determinadas tareas, en los reglamentos deberían establecerse restricciones a la ocupación de jóvenes marinos que no cuenten con una supervisión y una instrucción apropiadas en ciertos tipos de trabajo que comporten riesgos especiales de accidente o que entrañen consecuencias perjudiciales para su salud o desarrollo físico, o que exijan un determinado grado de madurez,

experiencia o calificaciones. Al determinar los tipos de trabajo que deben ser objeto de restricciones en los reglamentos, las autoridades competentes podrían tener en cuenta, en particular, los trabajos que impliquen:

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados;
- b) entrada en calderas, tanques y coferdanes;
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones;
- d) manipulación de dispositivos de izada y de otras máquinas o herramientas motrices, o trabajos como señalero para los operadores de dicho equipo;
- e) manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de anclaje;
- f) aparejamiento;
- g) trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa;
- h) guardias de noche;
- i) mantenimiento del equipo eléctrico;
- j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;
- k) limpieza de los aparatos de cocina, y
- l) manipulación o la responsabilidad de las lanchas.

3. Deberían adoptarse medidas prácticas, ya sea por intermedio de las autoridades competentes o de otras entidades apropiadas,

Aplicación de las disposiciones sobre SST del MLC, 2006

para proporcionar a los jóvenes marinos información sobre la prevención de accidentes y la protección de su salud en el trabajo a bordo de buques, recurriendo, por ejemplo, a una instrucción adecuada impartida en el marco de cursos, a la difusión entre los jóvenes de publicidad oficial sobre la prevención de accidentes, y a la instrucción profesional y la supervisión de los jóvenes marinos en el ejercicio de sus funciones a bordo.

4. La educación y la formación profesional impartidas a los jóvenes marinos, tanto en tierra como a bordo, deberían incluir orientaciones sobre los efectos nocivos para su salud y bienestar del consumo abusivo de alcohol, drogas y otras sustancias potencialmente nocivas, y sobre los riesgos y preocupaciones relacionados con el VIH/SIDA y otras actividades que implican riesgos para la salud.

Pauta B4.3.11 – Cooperación internacional

1. Los Miembros, con la asistencia, cuando proceda, de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones internacionales, deberían esforzarse por cooperar entre sí a fin de lograr la mayor uniformidad posible de las acciones para promover la protección y la prevención de la seguridad y la salud y los accidentes de trabajo.

2. Al formular programas para promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes de trabajo con arreglo a la norma A4.3, los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas pertinentes publicados por la Organización Internacional del Trabajo y las normas apropiadas que hayan establecido las organizaciones internacionales.

3. Los Miembros deberían tener en cuenta también la necesidad de mantener una cooperación internacional para la promoción continua de actividades relacionadas con la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de los accidentes de trabajo; esta cooperación podría revestir las formas siguientes:

- a)* acuerdos bilaterales o multilaterales para lograr la uniformidad de las normas y los dispositivos de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes de trabajo;
- b)* intercambio de información sobre determinados riesgos a que está expuesta la gente de mar y sobre los medios de promover la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevenir los accidentes;
- c)* asistencia en la experimentación del equipo y en las actividades de inspección, de conformidad con la reglamentación nacional del país cuyo pabellón enarbole el buque;
- d)* colaboración en la elaboración y difusión de disposiciones, reglas o manuales de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y prevención de accidentes;
- e)* colaboración en la producción y utilización de materiales didácticos, y
- f)* servicios comunes o asistencia mutua para impartir a la gente de mar formación en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo, prevención de accidentes y prácticas de trabajo seguras.

Anexo III
Cuadro resumido sobre los documentos de la OIT relativos a la norma A4.3

Norma A4.3	Tema	Documentos de la OIT
Norma A4.3, párrafos 1-4 Pauta B4.3.7 Pauta B4.3.8 Pauta B4.3.11	Políticas y programas de SST	Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), y la Recomendación núm. 164 Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 187), y la Recomendación, 2006 (núm. 197)
Norma A4.3, párrafos 1, 8 Pauta B4.3.1, párrafo 3	Evaluación de los riesgos	Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), artículo 7 Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001
Norma A4.3, párrafos 1, 2, 7 Pauta B4.3.1, párrafo 2, <i>m)</i> Pauta B4.3.9 Pauta B4.3.11	Prevención de accidentes del trabajo y lesiones y enfermedades profesionales	Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), artículo 4 Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 187), artículos 1, 4 Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, 1996

Norma A4.3	Tema	Documentos de la OIT
Norma A4.3, párrafos 1, 5, 6, 8	Investigación y notificación	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996
Pauta B4.3.5		Protocolo de 2002 relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155)
Pauta B4.3.6		Lista de enfermedades profesionales de la OIT (revisada en 2010)
Norma A4.3, párrafo 1, a)	Formación e instrucción	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulo 10
Pauta B4.3.9, párrafo 2		
Pauta B4.3.10		
Norma A4.3, párrafo 1, b)	Factores ambientales – químicos y biológicos	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001, capítulo 4
Pauta B4.3.1, párrafo 3		Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad en la utilización de productos químicos en el trabajo, 1993
Norma A4.3, párrafo 1, b)	Factores ambientales – maquinaria	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulo 21
Pauta B4.3.1, párrafo 2, c)		

Norma A4.3	Tema	Documentos de la OIT
Norma A4.3, párrafo 1, b) Pauta B4.3.1, párrafo 2, d)	Factores ambientales – calor y frío	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001, capítulo 8
Norma A4.3, párrafo 1, b) Pauta B4.3.1, párrafo 2, e) Pauta B4.3.1, párrafo 3 Pauta B4.3.2 Pauta B4.3.10, párrafo 2, c)	Factores ambientales – ruido	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001, capítulo 9 Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre protección de los trabajadores contra el ruido y las vibraciones en los lugares de trabajo, 1977
Norma A4.3, párrafo 1, b) Pauta B4.3.1, párrafo 2, f) Pauta B4.3.1, párrafo 3 Pauta B4.3.3 Pauta B4.3.10, párrafo 2, c)	Factores ambientales – vibración	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, 2001, capítulo 10 Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre protección de los trabajadores contra el ruido y las vibraciones en los lugares de trabajo, 1977
Norma A4.3, párrafo 2, b) Pauta B4.3.4	Obligaciones de los armadores, de la gente de mar y de otras personas	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulo 2

Norma A4.3	Tema	Documentos de la OIT
Norma A4.3, párrafo 2, c)	Obligaciones del capitán	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996
Norma A4.3 párrafos 3, 5, 7, 8	Consulta tripartita	Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), artículos 1, 2, 4, 8, 15, 19 Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 (núm. 187), artículos 2-5 Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulo 1
Norma A4.3 párrafos 5, 8 Pauta B4.3.5	Estadísticas	Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 (núm. 155), artículo 11
Pauta B4.3.1, párrafo 2, b)	Amianto	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre seguridad en la utilización del amianto, 1984
Pauta B4.3.1, párrafo 2, j)	Prevención y lucha contra incendios	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulos 5, 6

Norma A4.3	Tema	Documentos de la OIT
Pauta B4.3.1, párrafo 2, n)	Espacios confinados	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y los puertos, 1996, capítulo 10
Pauta B4.3.1, párrafo 2, p)	Dependencia de las drogas y el alcohol	Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre tratamiento de cuestiones relacionadas con el alcohol y las drogas en el lugar de trabajo, 1996
Pauta B4.3.1, párrafo 4		<i>Drug and Alcohol Prevention Programmes in the Maritime Industry (A Manual for Planners) (Revised)</i> , OIT, 2001 (existe sólo en inglés)
Pauta B4.3.1, párrafo 2, q)	VIH/SIDA	Recomendación sobre el VIH y el sida, 2010 (núm. 200)
Pauta B4.3.1, párrafo 4		Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre el VIH/SIDA y el mundo del trabajo, 2001

Nota: La Organización Marítima Internacional y la Organización Mundial de la Salud han adoptado asimismo muchas normas y orientaciones aplicables, y otras publicaciones en las que se abordan cuestiones de seguridad y salud en el trabajo y que pueden ser pertinentes para la aplicación de la norma A4.3 del MLC, 2006.

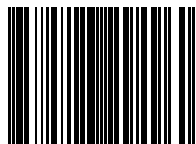
Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

La gente de mar debe disponer de un entorno seguro e higiénico a bordo de los buques en los que vive, trabaja y recibe formación. En ese sentido, los Estados del pabellón deben elaborar y promulgar orientaciones nacionales para la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques.

En su regla 4.3 sobre protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, prevé una serie de disposiciones relativas a la adopción y la aplicación y promoción efectivas de políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo. Estas pautas tienen por objeto proporcionar información práctica complementaria y orientaciones a los Estados del pabellón, a efectos de que se tengan en cuenta en su legislación nacional y en otras medidas encaminadas a la aplicación de las disposiciones antes mencionadas. Asimismo, orientan a los Estados del pabellón en la aplicación de la regla 4.3 y de otras secciones pertinentes del Convenio, y ayudan a los armadores, los representantes de la gente de mar, la gente de mar y los centros de formación a velar por que:

- el capitán esté preparado para asumir la responsabilidad concreta en cuanto a la aplicación y el cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques;
- todo buque a bordo del cual haya por lo menos cinco marinos cuente con un comité de seguridad del buque;
- los representantes de la gente de mar participen en los programas a bordo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales; y
- se cumplan los requisitos para inspeccionar, notificar y corregir las condiciones inseguras y para investigar y notificar los accidentes del trabajo a bordo.

ISBN 978-92-2-329496-0



9 789223 294960