

Acerca de las disposiciones sobre niveles de dotación y protección de la seguridad y salud a bordo de buques contenidas en el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo, 2006*

MARGARITA MIÑARRO YANINI**

1. INTRODUCCIÓN

El Convenio de la OIT sobre trabajo marítimo, de 2006, constituye un instrumento que recoge y actualiza las disposiciones contenidas en otras normas de la Organización relativas a este sector¹, pudiendo ser calificado por ello como Conve-

nio refundido². Se trata, por tanto, de un instrumento llamado a constituir un marco unificado y global³, al reemplazar casi la totalidad de los instrumentos adoptados por la

* El presente trabajo se realiza en el marco del Proyecto de Investigación «Implicaciones para España de la aprobación del Convenio OIT sobre Trabajo Marítimo y del Convenio OIT sobre Pesca en materia de condiciones de trabajo y Seguridad Social de los marineros y pescadores», financiado por la Fundación Bancaja para el período 2008-10.

** Profesora Titular de Escuela Universitaria. Universidad Jaume I, Castellón.

¹ Que son muchas, pues desde 1920 la OIT ha adoptado unos 40 convenios y 29 recomendaciones sobre el trabajo marítimo, OIT «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», Ginebra (Oficina Internacional del Trabajo), 2006, p. 4.

² La OIT consideró que la consecución de los objetivos de trabajo decente debía hacerse, más que con la creación de normas nuevas, mediante la actualización y refundición de la mayoría de los Convenios marítimos existentes, OIT «Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo», Ginebra (Oficina Internacional del Trabajo), 2006, pp. 8 y 9.

³ En este sentido, se pretende que constituya el «cuarto pilar» de la reglamentación internacional relativa a la calidad de las actividades navieras, que ha de complementar a otros Convenios de importancia capital de la Organización Marítima internacional (OMI), como son el Convenio para la vida humana en el mar (SOLAS), 1974, el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar (Convenio de Formación), de 1978 y el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), de 1973, *vid.* OIT. «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», *op. cit.*, p. 6.

Conferencia Internacional sobre el trabajo marítimo.

Por lo que respecta a su estructura interna, presenta importantes peculiaridades⁴, que incluso han determinado la necesidad de incluir una nota explicativa, que no forma parte del Convenio, con objeto de que sirva de guía para su seguimiento y comprensión. En cualquier caso, ha de destacarse que algunos de los rasgos innovadores introducidos por la OIT en este Convenio están inspirados en la técnica utilizada en los instrumentos de la Organización Marítima Internacional (en adelante, OMI)⁵.

En efecto, a diferencia de otros Convenios de la OIT, éste consta de varias partes, que integran disposiciones con diverso nivel de obligatoriedad. Las dos primeras están constituidas, respectivamente, por los Artículos y el Reglamento, y en ellas se establecen los derechos y principios fundamentales, así como las obligaciones básicas, de los Miembros que ratifiquen este Convenio. El Código integra la tercera parte, y en él figuran las disposiciones más técnicas para la aplicación del Reglamento, desarrollándolo desde el punto de vista práctico. Dentro del Código se incuyen disposiciones de dos tipos, que son las Normas (Parte A), obligatorias y normalmente de contenido amplio y escasa concreción, y las Pautas (Parte B), dispositivas y que, al ser su cometido desarrollar lo dispuesto en las Normas, son generalmente de contenido más determinado y preciso que aquéllas.

Por lo que respecta a su contenido sustancial, el Reglamento y el Código se ordenan en torno a cinco ejes temáticos titulados, respec-

tivamente, requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques; condiciones de empleo; alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda; protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social, y cumplimiento y control de la aplicación.

En las siguientes páginas examinaremos dos aspectos esenciales tratados en el Convenio sobre Trabajo Marítimo (2006), que son los niveles de dotación y la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes, que se integran en los Títulos 2 y 4, respectivamente. Es de destacar que, pese a que estas materias no quedan contempladas en esta norma bajo un mismo Título, presentan indudables conexiones, por cuanto es necesario que el nivel de dotación sea suficiente para que las operaciones que se realicen en el buque se hagan en condiciones de seguridad, como se expondrá más adelante. Esta interrelación justifica que ambas sean tratadas en este trabajo, aunque el examen de cada una de ellas se llevará a efecto con la debida separación, a fin de preservar su autonomía y sustantividad propia. Por lo demás, realizaremos un análisis vertical de la materia por bloques temáticos, examinando las Reglas, Normas y Pautas de manera conjunta, en atención a su identidad del objeto, aunque se destacará claramente el carácter obligatorio o no de cada una de estas disposiciones.

2. NIVELES DE DOTACIÓN

2.1. La exigencia de dotación suficiente en los buques

Como se ha indicado, la exigencia de que los buques alcancen determinados niveles de dotación es una de las condiciones de trabajo contempladas en el Título 2 del Reglamento y del Código. Se trata de un aspecto esencial del trabajo en el mar, no sólo por su importancia intrínseca, sino también por la preocupante reducción de los niveles de dotación de

⁴ Esta peculiar estructura ha sido calificada como uno de los aspectos más innovadores del Convenio, *vid.* FOTINOPOULOU BASUKO, O. «Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo, 2006», Vitoria-Gasteiz (Gobierno Vasco), 2006, p. 32.

⁵ Así se reconoce en OIT «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», *op. cit.*, p. 11.

los buques observada en los últimos tiempos, que ha determinado la necesidad de impulsar su elevación desde el plano internacional⁶.

La regulación de los niveles de dotación que realiza el Convenio de Trabajo Marítimo tiene por objeto garantizar que las operaciones que se llevan a cabo a bordo del buque⁷ se realizan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, y parte de la idea de que el concepto «dotación» debería abarcar algo más que la seguridad en la navegación⁸. Este aspecto se contempla en la Regla 2.7, la norma A2.7 y la Pauta B2.7, y, según indica en el anexo A5-1, es una de las condiciones de trabajo y de vida que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del Pabellón antes de expedir al buque el Certificado de Trabajo Marítimo al que se refiere la norma A5.1.3 del Convenio.

En materia de niveles de dotación, los destinatarios de las obligaciones que establece el Convenio son los Miembros, que habrán de cumplir las exigencias derivadas de éste mediante el establecimiento de normas internas. La principal obligación que les impone en esta materia es la de exigir que todos los buques con su pabellón empleen a bordo a un número suficiente de marinos. No obstante, el número concreto que debe alcanzarse queda indeterminado, aunque se establece como referencia que será suficiente cuando con ello

se garantice la seguridad, eficiencia y protección en las operaciones de los buques en todas las condiciones, tomando en consideración la fatiga de la gente de mar⁹, así como la naturaleza y las condiciones particulares del viaje.

En relación directa con el particular aspecto de la fatiga, la Regla 2.3 se refiere a las horas de trabajo y descanso, que es uno de los aspectos que más discrepancias han planteado entre los Miembros¹⁰. Dicha Regla establece la obligación de que los Miembros fijen un número máximo de horas de trabajo o un número mínimo de horas de descanso. Además, la Regla 2.4, sobre derecho a vacaciones, obliga a los Miembros a exigir que la gente de mar empleada en buques que enarbolan su pabellón disfrute de vacaciones anuales pagadas e irrenunciables, salvo casos excepcionales previstos por la autoridad competente, estableciendo como base mínima de cálculo 2,5 días civiles de vacaciones por mes de empleo¹¹.

Por lo que respecta a la necesidad de tomar en consideración los aspectos específicos que presente cada caso concreto, como son la naturaleza y condiciones particulares del viaje, su valoración a efectos de determinar los niveles de dotación es lógica, ya que el mayor o menor grado de exigencia o dificultad del viaje, sea por la ruta a recorrer, la mercancía transportada u otra circunstancias, debe determinar la

⁶ En este sentido, en la 29ª reunión de la Comisión Paritaria Marítima, de 2001, se puso de manifiesto que en los últimos tiempos se había producido una importante reducción de los niveles de dotación de los buques, *vid.* O.I.T. «*Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo*», Ginebra (OIT), 2006, p. 8.

⁷ A tenor de la definición contenida en el artículo II.1, i), a efectos de este Convenio se entiende por «buque» toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias.

⁸ Como la fatiga, la protección a bordo o la necesidad de tener en cuenta los requisitos aplicables a la gente de mar que trabaje en el servicio de fonda, «*Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*», *op. cit.*, p. 43.

⁹ Según la definición contenida en el artículo II.1, f), a efectos del presente Convenio los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique esta norma.

¹⁰ Así lo destaca FOTINOPOULOU BASUKO, O. «*Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo, 2006*», *op. cit.*, p. 83.

¹¹ Solución adoptada para evitar los problemas que estaban teniendo algunos gobiernos para aplicar los 30 días civiles de vacaciones por año, previstos en el Convenio sobre vacaciones anuales pagadas (gente de mar), de 1976 (núm.146), y que supone tomar como base de cálculo el equivalente mensual, *vid.* «*Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo*», *op. cit.*, p. 41.

exigencia de un número de marinos superior o inferior, respectivamente. En consecuencia, la suficiencia no puede ser determinada de manera objetiva, sino que habrá de concretarse en función de las condiciones concurrentes en cada caso, lo que puede dificultar la acción normativa en este aspecto.

La obligación establecida en la Regla 2.7 es desarrollada, en cierto modo, en la norma A2.7, que en su apartado 1 señala que los niveles de dotación que deben exigir los Miembros deben ser adecuados para que las operaciones del buque se desarrollen de manera segura y eficiente a efectos de protección, y concreta esta adecuación y suficiencia en dos aspectos, que son el número y las calificaciones de los marinos. En consecuencia, incide en la suficiencia numérica de marinos, ya recogida en la Regla 2.7, como condición necesaria para el adecuado desarrollo de las operaciones del buque. No obstante, tiene el acierto de introducir la calificación de los marinos, que es la formación profesional que ha de tener el personal empleado en los buques, como otra de las condiciones que determinan la adecuación de la dotación del buque, pues se trata de una circunstancia de evidente relevancia para garantizar la seguridad y eficiencia de los trabajos en el buque¹². La determinación de la adecuación y suficiencia tanto del número de marinos como de las calificaciones de los mismos ha de hacerse de conformidad con el documento sobre dotación mínima segura o equivalente y con las normas del propio Convenio.

2.2. El documento sobre dotación mínima segura o equivalente

Como se acaba de indicar, la especificación de la adecuación y suficiencia del número y

¹² También se ha destacado la importancia de la formación de la gente de mar para proteger la competitividad, FOTINOPOULOU BASUKO, O. «Aspectos generales del Convenio Refundido sobre el Trabajo Marítimo, 2006», p. 56.

calificaciones de los marinos que trabajan en el buque debe hacerse de acuerdo con el documento sobre dotación mínima segura u otro equivalente, que, por consiguiente, es el documento en el que se concretan los niveles de dotación de los buques. La expedición del mismo corresponde, según dispone el apartado 1 de la Norma A2.7, a la autoridad competente¹³. Por tanto, la competencia para la emisión de dicho documento corresponde a un delegado estatal, aunque la determinación de su contenido no resulta totalmente libre para los Miembros, ya que los apartados 2 y 3 de la Norma A2.7 establecen una serie de criterios para llevar a cabo esta determinación.

En este sentido, los aspectos que han de ser objeto de atención por la autoridad competente en la expedición de dichos documentos son:

1. *Garantía de descanso suficiente*: El Convenio dispone que la autoridad competente, al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, debe atender a la necesidad de evitar o reducir al mínimo el exceso de horas de trabajo, a fin de que el personal que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que sea de aplicación este Convenio pueda disfrutar de un descanso suficiente, limitando con ello la fatiga, que constituye un factor que incide negativamente en la seguridad y eficacia de las operaciones que se realizan en el buque.
2. *Principios internacionales en materia de dotación*: Asimismo, la autoridad competente también ha de atender a los principios establecidos en los instrumentos internacionales en materia de

¹³ La «autoridad competente» será, según la definición contenida en el artículo II.1,a), el ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate.

niveles de dotación, fundamentalmente los pertenecientes a la OMI¹⁴.

3. *Alimentación y servicio de fonda*: Por último, el Convenio establece la necesidad de que la autoridad competente tenga en cuenta al determinar los niveles de dotación las previsiones que establece sobre alimentación y servicio de fonda. Éstas se contienen en la Regla A3.2 y en la Norma A3.2, que imponen diversas obligaciones para distintos sujetos, y que son, fundamentalmente, las siguientes:

- a) Obligación de los Miembros de adoptar normas mínimas dirigidas a asegurar que la gente de mar dispone de una alimentación adecuada y de agua potable de calidad y suficiente, así como de que sean suministradas en óptimas condiciones higiénicas.
- b) Obligación de los armadores¹⁵ de garantizar que los marinos que sean contratados como cocineros a bordo de un buque tengan la formación,

cualificaciones y competencias exigidas por la legislación del Miembro de que se trate.

- c) Obligación de la autoridad competente de los Miembros de exigir la realización de inspecciones documentadas de los buques, por el capitán o bajo sus órdenes, en relación con los alimentos, agua e instalaciones que guardan relación con éstos.

2.3. Mecanismos para la resolución de conflictos relativos a los niveles de dotación

El Convenio establece, aunque sin carácter obligatorio, previsiones específicas acerca de la resolución de conflictos en materia de niveles de dotación en la Pauta B.2.7. El objetivo de las mismas es garantizar la existencia de mecanismos para la resolución de estos concretos conflictos, ya sea utilizando instrumentos preexistentes o creados *ex novo* con tal finalidad. En este sentido, el apartado 1 señala que en todos los Miembros deberían existir mecanismos eficaces para la investigación y resolución de quejas o conflictos en materia de niveles de dotación de los buques, lo que significa que, cuando los hubiera, podrían utilizarse los mecanismos existentes, aunque en caso de no existir, los Miembros deberían crearlos.

En cuanto a la composición y funcionamiento de dichos mecanismos, el apartado 2 señala que deberían contar necesariamente con la participación de representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, pudiendo incluir o no a otras personas o autoridades.

En fin, estas previsiones son muy oportunas, ya que suponen impulsar la efectividad de las disposiciones del Convenio sobre niveles de dotación, al establecer vías para solventar de manera rápida y eficaz los conflictos que puedan plantearse sobre estos temas.

¹⁴ Entre estos instrumentos de la OMI, se encuentra el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (1978) y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (1995).

¹⁵ Según dispone el artículo II.1.j), a efectos del presente Convenio «armador» es el propietario de un buque o cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador. Esta definición está basada en la que se adoptó en el Convenio OIT sobre la contratación y la colocación de la gente de mar, 1996 (núm.179), *vid.* OIT. «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», *op. cit.*, p. 18.

No obstante, esta potencial utilidad queda muy matizada debido a que, al estar desprovistas de carácter obligatorio, son los Miembros quienes deciden sobre su cumplimiento.

3. PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD Y LA SALUD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

La protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes es una materia que se recoge en el Título IV del Convenio, concretamente en la Regla 4.3, Norma A4.3 y Pauta B4.3, y constituye una de las condiciones de trabajo que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del Pabellón antes de expedir al buque el Certificado de Trabajo Marítimo al que se refiere la norma A5.1.3 del Convenio, según dispone el anexo A5-1. En este.

3.1. Obligaciones de los miembros

Las disposiciones relativas a la protección de la seguridad y salud y la prevención de accidentes contenidas en el Convenio establecen una serie de obligaciones que, como es lógico en atención a la materia sobre la que recaen, tienen como destinatarios a los Estados, que son los que han de hacerlas efectivas. En este sentido, la Regla 4.3, con el objetivo de proteger la seguridad y la salud de la gente de mar, asegurando que los buques en los que desarrollan su trabajo son seguros y no perjudican su salud, impone a los Miembros con carácter preceptivo los siguientes deberes:

1. *Obligación general de asegurar la protección:* La primera de las obligaciones para los Miembros prevista en esta Regla es la de asegurar la protección de la seguridad y salud de la gente de mar que trabaja en buques que enarbolan su pabellón, así como garantizar que ésta vive, trabaja y recibe formación en un entorno seguro e higiénico. Como puede apreciarse, se trata de una obli-

gación general de contenido sumamente amplio, que contempla el deber de protección desde una perspectiva general¹⁶, pues implica llevar a cabo las acciones necesarias para preservar la seguridad y la salud del colectivo de trabajadores del mar. En cualquier caso, como se verá más adelante, el Convenio ofrece algunas directrices para que los Miembros den cumplimiento a dicho deber.

2. *Orientaciones nacionales:* Otra de las obligaciones de los Miembros, prevista en el apartado 2, es la de elaborar y promulgar orientaciones nacionales para gestionar la seguridad y la salud en el trabajo a bordo de los buques que enarbolan su pabellón, lo que supone planificar y organizar la protección de la seguridad y salud de la gente de mar, a fin de cumplir la obligación general de protección examinada con anterioridad.

La propia disposición contiene unas indicaciones, tanto de forma como de fondo, acerca de cómo deben elaborarse estas orientaciones. Así, por una parte, respecto del procedimiento de adopción, señala que se llevará a efecto previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar. Para el caso de que en un Miembro no existan tales organizaciones representativas, el artículo VII del Convenio dispone que toda excepción, exención o aplicación flexible de las disposiciones del Convenio en materia de consultas habrá de consultarse previamente con el Comité Tripartito Especial con competencias específicas en materia de trabajo marítimo, al que hace referencia el artículo XIII de esta norma.

Por lo que respecta a su contenido, se indica, asimismo, que habrá de tenerse en cuenta los códigos aplicables, las pautas y normas

¹⁶ Este Convenio acoge y aplica el enfoque general propuesto en las Directrices de la OIT relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo (ILO-OSH, 2001), OIT «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», op. cit., p. 50.

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

3. *Obligación de regulación*: Obligación esencial que se impone a los Miembros en el tercer apartado de esta Regla es la de adoptar medidas, legislativas o de otro tipo, que traten las cuestiones especificadas en el Código, teniendo en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes. Entre éstas, deben elaborar normas sobre protección de la seguridad y la salud y sobre prevención de accidentes a bordo de buques que enarboles su pabellón, a fin de dar cumplimiento a su obligación general de protección. Dichas medidas han de ser examinadas periódicamente, y en su caso revisadas, en consulta con los representantes de las organizaciones de armadores y de trabajadores del mar, con objeto de incorporar las novedades de investigación y tecnología. Esta obligación está ampliamente desarrollada en la Norma A4.3 y a ella se refieren asimismo, aunque ya sin carácter obligatorio, los diferentes apartados de la Pauta B4.3, y dada su importancia se examina autónomamente en el siguiente apartado.

3.2. Especial referencia a la obligación de los miembros de regular la protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes a bordo de buques

La gran importancia de la obligación que se impone a los Miembros de establecer medidas dirigidas a la protección de la seguridad y salud y la prevención de accidentes de la gente del mar, así como la complejidad que puede entrañar darle contenido, determina que el Convenio le preste una particular atención. En este sentido, la norma A4.3 ofrece indicaciones acerca de la manera en que los Miembros deben cumplir su obligación de establecer una regulación relativa a la protección de la seguridad y la salud y sobre la prevención de accidentes a bordo de buques que enarbo-

len su pabellón, contemplada en el apartado 3 de la Regla 4.3.

Esas indicaciones hacen referencia al contenido que deben tener esas medidas, legislativas o de otro tipo, incluyendo, asimismo, previsiones sobre su seguimiento. Sobre estos aspectos también incide la Pauta B4.3, que especifica determinados temas concretos que deberían incorporar estas disposiciones sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, que aunque no tienen carácter obligatorio, son de indudable utilidad orientativa.

Por lo que respecta al contenido de las medidas que deben adoptar los Miembros, la norma A4.3, en su apartado 1, indica que han de incorporar diversos aspectos:

1. Políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques: Con carácter obligatorio, las normas nacionales deben incluir políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de buques que enarboles el pabellón del Miembro, incluyendo una evaluación de los riesgos y la formación e instrucción en esta materia de la gente de mar. Por lo que respecta a la formación preventiva, es de destacar que la Regla 1.3 dispone que no debe permitirse el trabajo en un buque a la gente de mar que no hay recibido formación sobre seguridad individual a bordo.

A fin de concretar esta obligación formativa, aunque ya sin carácter obligatorio, la Pauta B.4.3.9 señala que los programas de formación para la seguridad y salud en el trabajo y prevención de accidentes a los que hace referencia esta norma deberían revisarse periódicamente y ponerse al día según la evolución del tipo, dimensiones, equipamiento de los buques, cambios en la organización de la dotación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo. Asimismo dispone que la publicidad sobre la protección de la seguridad y la prevención debería organizarse de forma permanente, teniendo en cuenta las diferencias de nacionalidades,

idiomas y costumbres entre la gente de mar, y revestir diversas formas que la propia disposición específica, que son:

- a) material educativo audiovisual
- b) carteles en los buques
- c) artículos en revistas destinadas a la gente del mar
- d) campañas especiales de instrucción para los trabajadores del mar en medios de publicidad

Por lo demás, la Pauta B4.3.11, en su segundo apartado, señala que en la elaboración de estos programas los Miembros deberían tomar en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas publicados por la OIT así como las normas al respecto establecidas por las organizaciones internacionales.

2. Medidas de prevención de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales a bordo de los buques: La norma A4.3.1 señala, asimismo, que las normas nacionales deben incorporar medidas de prevención de los accidentes de trabajo, y enfermedades profesionales a bordo de los buques, incluyendo medidas para reducir y prevenir el riesgo derivado de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, y el de lesiones o enfermedades derivadas del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques.

Sobre esta cuestión, aunque con carácter dispositivo, la Pauta B4.3.2 señala que la autoridad competente debería velar por que en las orientaciones nacionales se contemplasen aspectos dirigidos a alcanzar esa finalidad, como son, además del establecimiento de disposiciones generales y básicas; la consideración de las características estructurales del buque; máquinas; efectos de la temperatura, del ruido, de las vibraciones y de otros factores ambientales; medidas de seguridad específicas sobre el puente y bajo el puente; equipos de carga y descarga; prevención y

lucha contra incendios; anclas, cadenas y cables; cargas peligrosas y lastres; equipos de protección individual, y trabajo en espacios confinados. Asimismo, hace referencia a otros factores humanos que afectan a la seguridad y salud en el trabajo, señalando entre ellos los efectos del cansancio y de la dependencia a las drogas y al alcohol, la protección y prevención contra el SIDA, y la respuesta ante emergencias y accidentes¹⁷.

La exposición al ruido y a las vibraciones, por su alcance general en el trabajo en buques y su nocividad, son objeto de atención particular en el apartado 3 de esta Pauta. Éste dispone que la autoridad competente debería examinar los problemas derivados de estos riesgos sobre una base permanente, teniendo en cuenta los efectos nocivos que causan a los trabajadores del mar. Además, se proponen una serie de medidas para reducir los efectos de ambos factores, como son instruir a los trabajadores del mar sobre ellos, proporcionarles equipos de protección, evaluar los riesgos e intentar reducir la exposición a los mismos en los espacios de alojamiento así como en las instalaciones de esparcimiento y de fonda. Específicamente respecto de las vibraciones, se hace mención de las orientaciones sobre el tema proporcionadas por el repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, de 2001¹⁸.

¹⁷ Es de destacar que en este punto se actualizaron las disposiciones contenidas en el Convenio sobre prevención de accidentes (gente de mar) de 1970 (núm.134) y la Recomendación que lo acompaña (núm.142) con objeto de incluir un amplio abanico de factores humanos que afectan a la seguridad y salud en el trabajo, vid. OIT «Informe I. Adopción de un instrumento para refundir las normas sobre el trabajo marítimo», op. cit., p. 50.

¹⁸ Este repertorio contempla las vibraciones en su capítulo 10, y trata, siguiendo el esquema común que aplica a todos los factores contenidos en este instrumento, el ámbito de aplicación, evaluación, prevención y control, vigilancia de la salud y capacitación e información en relación con este riesgo.

En relación con el alojamiento, la norma A3.1 también hace referencia al ruido, las vibraciones y otros factores ambientales como aspectos que obligatoriamente han de ser objeto de vigilancia especial del cumplimiento de las condiciones del Convenio por parte de la autoridad competente de cada Miembro. Asimismo, la Pauta B3.1.12, sin carácter obligatorio, destaca la conveniencia de que los lugares en los que no se desarrolla la actividad laboral, como son dormitorios, instalaciones de esparcimiento y servicio de fonda, estén alejados de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción, aire acondicionado u otros aparatos ruidosos, y que no queden expuestos a vibraciones.

Igualmente señala que habrían de utilizarse materiales de insonorización u otros aislantes acústicos en mamparos, techos, cubiertas y lugares ruidosos, así como puertas de cerradura automática aislantes en la sala de máquinas y en otros locales de máquinas. Dado el elevado nivel de ruido de la sala de máquinas, se incluyen previsiones no obligatorias dirigidas específicamente a paliar sus efectos, como la conveniencia de reducir esta exposición, contemplada en la Pauta B4.3.2.2, o la pertinencia de que esté provista de salas insonorizadas de control, incluida en el apartado 3 de la Pauta B.3.1.12.

Esta misma Pauta, en su apartado 4, dispone igualmente que los límites del nivel de ruido en los espacios de trabajo y alojamiento deberían ser conformes con las directrices internacionales de la OIT relativas a los niveles de exposición, incluidas las del repertorio de recomendaciones prácticas del la OIT sobre factores ambientales en el lugar de trabajo, de 2001¹⁹. Asimismo, cuando proceda,

¹⁹ Este repertorio contempla el ruido en su capítulo 9, y trata, siguiendo el esquema común que aplica a todos los factores contenidos en este instrumento, el ámbito de aplicación, evaluación, prevención y control, vigilancia de la salud y capacitación e información en relación con este riesgo.

habrían de adecuarse a la protección específica recomendada por la OMI y a los instrumentos de enmienda posteriores y complementarios sobre niveles de ruido. Por lo demás, con objeto de que la gente de mar conozca las disposiciones de aplicación frente al ruido, debería llevarse a bordo del buque y a su disposición una copia del instrumento aplicable en inglés o en el idioma de trabajo.

3. Programas de prevención: A tenor de la norma A4.3.1, las normas nacionales deben contener obligatoriamente programas para prevenir accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales y para mejorar la protección de la seguridad y la salud en el trabajo. En la elaboración de estos programas deben participar representantes de la gente de mar y las demás personas interesadas en su aplicación, y habrán de tenerse 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 –lo que, aunque resulta poco claro, parece aludir a la conveniencia de establecer patrones de trabajo–, y la utilización del equipo de protección personal.

En desarrollo de este deber, aunque ya sin carácter obligatorio, la Pauta B.4.3.7 señala que, con objeto de contar con una base para adoptar las medidas de protección para la seguridad y salud en el trabajo de la gente del mar exigidas por el Convenio, deberían llevarse a cabo estudios sobre las tendencias generales y los riesgos que pongan de manifiesto las estadísticas. Asimismo, la aplicación 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 forma que puedan participar todos los implicados en esta materia, como son las autoridades competentes, los armadores, los trabajadores del mar o sus representantes y los organismos interesados.

Para ello, en el plano nacional o local deberían crearse comisiones o grupos de tra-

bajo especiales y comités de a bordo, de carácter mixto, con representación de las organizaciones de armadores y de los trabajadores del mar. En los casos en que esas actividades se realicen a nivel de empresa de un armador, debería considerarse la posibilidad de que hubiera representantes de los trabajadores del mar en todo comité de seguridad a bordo de los buques de dicho armador.

A tenor de la Pauta B4.3.8, las funciones que deberían atribuirse a dichas comisiones o grupos de trabajo serían las siguientes:

- a) La preparación de pautas y políticas nacionales para los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo y las disposiciones y manuales sobre prevención.
- b) La organización de cursos y programas de formación en materia de protección de la seguridad y salud en el trabajo y la prevención de accidentes.
- c) Publicidad sobre prevención de riesgos laborales.
- d) Distribución de publicaciones e información dirigida a los trabajadores del mar.

Por lo demás, esta misma Pauta, en sus apartados 2 y 3, subraya la conveniencia de que los textos, recomendaciones prácticas y programas en materia de protección de la seguridad y la salud en el trabajo y de prevención de accidentes tomen en consideración las disposiciones o recomendaciones adoptadas por las organizaciones nacionales interesadas o por las organizaciones marítimas internacionales competentes, así como los repertorios de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo que haya publicado la OIT.

4. *Inspección, notificación y corrección:* La Norma A.4.3.1 incluye entre las condiciones que obligatoriamente han de contener las disposiciones nacionales los requisitos para la

inspección, notificación y corrección de las condiciones inseguras, así como para la investigación y notificación de los accidentes de trabajo a bordo. El apartado 5 de esta Norma encomienda estas funciones a la autoridad competente de cada Miembro, disponiendo al respecto, además, el artículo V que todo Miembro debe ejercer efectivamente su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón, estableciendo a tal efecto un sistema para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente Convenio. Del mismo modo, sobre esta materia incide, sin carácter obligatorio, la Pauta B.4.3.6, relativa a la investigación de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, como veremos por razones sistemáticas en el lugar oportuno.

5. *Especificación de la obligación de cumplimiento:* La Norma A.4.3, en su apartado 2, señala que las disposiciones nacionales han de especificar claramente la obligación de los armadores, trabajadores del mar y otros interesados de cumplir las normas y programas en materia de seguridad y salud en el trabajo, lo que significa que deben establecer tal deber de manera expresa y directa.

La Pauta B4.3.4, con carácter dispositivo, incide en la primera cuestión, al señalar que las obligaciones de los armadores de suministrar equipos de protección u otros dispositivos de prevención de accidentes debería ir acompañada de normas para la utilización de dichos dispositivos y de la obligación de acatar las medidas oportunas en materia de prevención de accidentes y protección de la salud. Asimismo, debería tenerse en cuenta el Convenio número 119 y la Recomendación número 118, sobre la protección de la maquinaria, de 1963, en lo relativo a la obligación del empleador 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. Asimismo, debería considerarse la obligación del trabajador de no utilizar una máquina sin que estén colocados correctamente los dispositivos de protección que

correspondan y de no inutilizar dichos dispositivos.

6. *Atención especial a los trabajadores menores de 18 años:* Vinculada a la anterior obligación, pese a su autonomía intrínseca, la Norma A4.3, en su apartado 2 establece la obligación de prestar una atención especial en materia de seguridad y salud en el ámbito del trabajo en el mar a los trabajadores menores de 18 años. Esta obligación debe complementarse con la establecida en la Regla 1.1, que respecto de este colectivo específico dispone que deberá prohibirse que sean empleados, contratados o realicen trabajos que puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad.

Complementariamente a estas previsiones, la Pauta B4.3.10 incorpora, sin carácter obligatorio, algunas indicaciones sobre las medidas de prevención de riesgos específicas para los jóvenes marinos que sería procedente adoptar en desarrollo de la obligación de prestar particular atención en materia de protección frente a los riesgos. En este sentido, dispone en su apartado 1 que las normas deberían contemplar todas las disposiciones generales relativas a los reconocimientos médicos antes y durante el empleo, siendo de destacar al respecto que la Regla 1.2 establece como requisito necesario y general para trabajar a bordo de buques el certificado médico de aptitud, así como la prevención de accidentes y la protección de la salud en el trabajo. Asimismo, aconseja que tales disposiciones establezcan medidas específicas dirigidas a minimizar los peligros a que estén expuestos los jóvenes marinos, aunque no señala su contenido ni indica de qué tipo deben ser. También recomienda, en su apartado 4, la adopción de medidas prácticas para dar información y formación a los jóvenes marinos en materia de prevención de accidentes, refiriendo así específicamente a este colectivo, aunque sin carácter obligatorio, el deber de formación preventiva que se formula con carácter general en la Regla 1.3.2. Además, indica que habría de incluir orientaciones sobre los

efectos nocivos de algunas prácticas sobre su salud, y específicamente, las relativas al consumo abusivo de alcohol, de drogas y los riesgos relacionados con el SIDA.

En cualquier caso, y además de la prohibición establecida en la Regla 1.1 de que realicen trabajos peligrosos, el apartado 3 de la Pauta B4.3.10 recomienda la instrucción profesional y la supervisión de las actividades que los jóvenes marinos realicen a bordo de los buques, entendiéndose referida tal recomendación a toda actividad realizada por estos trabajadores. En cualquier caso, con un ámbito más restringido, el apartado 2 señala que, salvo cuando una autoridad competente haya reconocido que un joven marino está plenamente capacitado para desempeñar una tarea, los reglamentos deberían establecer restricciones a su ocupación sin la supervisión e instrucción adecuada en trabajos que presenten riesgos especiales. Aunque no especifica cuales son estos trabajos, ofrece unas indicaciones para su determinación, indicando que podría considerarse como tales los que impliquen:

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos
- b) entrada en calderas, tanques y coferdanes
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones
- d) manipulación de dispositivos de izadas 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 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 aparatos de cocina
- l) manipulación o responsabilidad de las lanchas

7. *Especificación de las obligaciones del capitán:* La norma A.4.3, en su apartado 2, establece la obligación de que las normas nacionales especifiquen la obligación del capitán o persona por él designada al efecto de asumir la responsabilidad concreta en cuanto a aplicación y cumplimiento de las políticas y programas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques.

8. *Comité de seguridad y especificación de las atribuciones de los representantes en materia de seguridad:* El apartado 2 de la norma A.4.3 dispone, igualmente, que deben crearse comités de seguridad en todo buque en el que presten servicios cinco o más marinos. Según se desprende del precepto, en las reuniones que realicen estos comités han de participar los Miembros de la tripulación que sean representantes en materia de seguridad, debiendo especificar las normas nacionales cuales serán las atribuciones de éstos en dichas reuniones.

9. *Extensión de la regulación y toma en consideración de instrumentos internacionales:* La norma y apartado señalados establecen, asimismo, la obligación de que las normas tengan en cuenta los instrumentos internacionales pertinentes en materia de protección de la seguridad y salud en el trabajo en general, y sobre riesgos específicos. También exige, de manera muy amplia y genérica, que aborden todas las cuestiones relativas a la prevención de accidentes de trabajo, lesiones y enfermedades profesionales que sean aplicables al trabajo de la gente del mar y, en particular, las que estén relacionados con el empleo marítimo.

La Pauta B.4.3.1, en su apartado 1 completa esta previsión, aunque sin carácter obligatorio, al especificar algunas de las disposiciones que habrían de tenerse en cuenta en cumplimiento de esta obligación. De este modo, hace mención específica al Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT sobre Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos, de 1996, y versiones posteriores²⁰, aludiendo también a otros textos conexos relativos a la protección de la seguridad y la salud en el trabajo.

3.3. Atribuciones de la autoridad competente en materia de seguimiento y control

Preceptivamente, la norma A.4.3.5 atribuye a la autoridad competente de cada Miembro importantes atribuciones de seguimiento y control en materia de seguridad y salud en el trabajo marítimo, que alcanzan diferentes momentos y aspectos, como son:

1. *Notificación de accidentes:* La autoridad competente debe asegurar que la notificación de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se realice de manera adecuada, y que sea conforme a las orientaciones de la OIT. Igualmente, ha de garantizar la recogida de datos, su análisis y la publicación de estadísticas completas de accidentes y enfermedades. En cualquier caso, el apartado 6 de esta norma exige que se preserve la privacidad, al establecer la obligación de que estos procedimientos de notificación e investigación estén diseñados para asegurar la protección de los datos personales.

La Pauta B4.3.5 precisa, sin carácter obligatorio, que todos los accidentes de trabajo y

²⁰ En base a dicha referencia directa, el Director General de la OIT reconoció la importancia de este repertorio y la necesidad de que pudiera requerir actualizaciones periódicas, que podrían llevarse a cabo en colaboración con la OMI, OIT «Memoria del Director General sobre la evolución del sector marítimo», Ginebra (OIT), 2006, p. 47

enfermedades profesionales, y no sólo los que tengan el resultado de muerte o los accidentes que afecten al buque, deberían notificarse a efectos de ser investigados y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas detalladas sobre los mismos, teniendo en cuenta en todo caso la protección de datos personales de los trabajadores del mar implicados. Asimismo, señala que dichas estadísticas deberían especificar el número, la naturaleza, las causas y los efectos de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, indicando las circunstancias en que se han producido, como la parte del buque en que ha tenido lugar, el tipo de accidente de que se trata y si ha ocurrido en el mar o en puerto. Se recomienda, asimismo, que para realizar las compilaciones de datos y subsiguientes estadísticas sobre accidentes de trabajo los Miembros tomen en cuenta los modelos internacionales de registros de accidentes que haya establecido la OIT.

2. *Investigación de accidentes:* La norma A4.3.5 establece también la obligación de la autoridad competente de asegurar que se investiguen los accidentes de trabajo que afecten a la gente del mar, entendiendo, a falta de matizaciones, que este deber de investigación recae sobre todo accidente que se produzca.

Por lo que respecta a la esta cuestión, la Pauta B4.3.6 dispone, sin carácter obligatorio, que la autoridad competente debería investigar las causas y circunstancias de los accidentes de trabajo y, extendiendo el ámbito de la norma examinada, también de las enfermedades profesionales o mortales o que hubieran producido lesiones graves a los trabajadores del mar, así como otros que determine la legislación nacional. Esta investigación debería integrar el medio en el que se realiza el trabajo y los métodos de trabajo, la incidencia de los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por grupos de edad, los problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico derivados del ambiente a bordo, los derivados del estrés físico y de

de fallos humanos, así como los problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación.

3. *Obligaciones en materia de información:* Según dispone la norma A.4.3 en su apartado 7, la autoridad competente debe colaborar con las organizaciones de armadores y de trabajadores del mar en la adopción de medidas dirigidas a que los trabajadores del mar reciban información sobre los riesgos existentes a bordo de los buques. Esta colaboración podrá prestarse, entre otros medios, a través de avisos oficiales que contengan instrucciones relativas al cumplimiento de esta obligación informativa.

4. *Exigencia de consulta estadística:* Por último, la norma A4.3, en su apartado 8, dispone que autoridad competente debe exigir la utilización de la información estadística sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por parte de los armadores cuando éstos vayan a realizar la evaluación de riesgos.

3.4. Cooperación internacional

Aunque sin carácter obligatorio, la Pauta B.4.3.11 dispone que los Miembros deberían cooperar entre sí a nivel internacional con objeto de lograr la mayor uniformidad posible de las acciones para promover la protección y prevención de la seguridad y la salud, y los accidentes de trabajo, contando para ello con la asistencia de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones internacionales. Asimismo, el apartado 3 aconseja mantener una cooperación continua en la promoción de las actividades relacionadas con la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la prevención de accidentes.

En cuanto a la instrumentalización de esta cooperación, la Pauta señala, parece que con carácter taxativo, que podría revestir las siguientes formas:

- a) acuerdos bilaterales o multilaterales para lograr la uniformidad de normas y dispositivos de protección de la seguridad y salud y de prevención de accidentes de trabajo
- b) intercambio de información sobre determinados riesgos que afectan a los trabajadores del mar
- c) asistencia en las actividades de inspección
- d) colaboración en la elaboración y difusión de disposiciones, reglas o manuales de protección de la seguridad y salud en el trabajo,
- e) colaboración en la elaboración de material didáctico
- f) servicios comunes o asistencia mútua para impartir formación en materia de protección de la seguridad y salud y prevención de accidentes de trabajo.

RESUMEN Este trabajo constituye un examen de las previsiones relativas a los niveles de dotación, y la protección de la seguridad, de la salud y la prevención de accidentes a bordo de buques que se integran dentro del Convenio OIT sobre el trabajo marítimo de 2006. En consecuencia, se tratan dos aspectos diferentes, que se integran respectivamente en los Títulos 2 y 4 de la norma, que son esenciales dentro del Convenio. Sin embargo, a pesar de ser heterogéneas, estas cuestiones presentan una clara conexión sustancial, que justifica que sean examinadas en un mismo trabajo, pues es necesario que el nivel de dotación sea suficiente para que las operaciones que se realicen en el buque se hagan en condiciones de seguridad. En cualquier caso, a fin de preservar su autonomía y sustantividad propia, estos dos bloques temáticos se examinan de manera independiente, analizando todas las disposiciones relativas a cada uno de ellos así como otras conexas, y destacando el carácter, obligatorio o dispositivo, de cada una de ellas.

Por lo que respecta a los niveles de dotación, se examina en detalle la significación de la exigencia de dotación suficiente en los buques, se presta una atención particular al documento sobre dotación mínima segura o equivalente y se analizan, asimismo, los mecanismos para la resolución de conflictos relativos a los niveles de dotación a los que se refiere el Convenio.

En cuanto a la protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes, tras exponer las obligaciones de los miembros, se incide particularmente en la esencial obligación de regular la protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes a bordo de buques, examinando seguidamente las atribuciones de la autoridad competente de cada Miembro de seguimiento y control en materia de seguridad y salud en el trabajo marítimo, para finalizar con el análisis de las pautas relativas a la cooperación internacional en este ámbito.