



Cuarta reunión del Comité Tripartito Especial del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006)

Ginebra, 19-23 de abril de 2021

► Instrumentos relativos a la protección de la seguridad y la salud y a la prevención de accidentes

Síntesis

Los instrumentos sobre el trabajo marítimo que están examinándose comprenden **un convenio y una recomendación relativos a la protección de la seguridad y la salud y la prevención de accidentes**:

- [Convenio sobre la prevención de accidentes, 1970 \(núm. 134\)](#);
- [Recomendación sobre la prevención de accidentes \(gente de mar\), 1970 \(núm. 142\)](#).

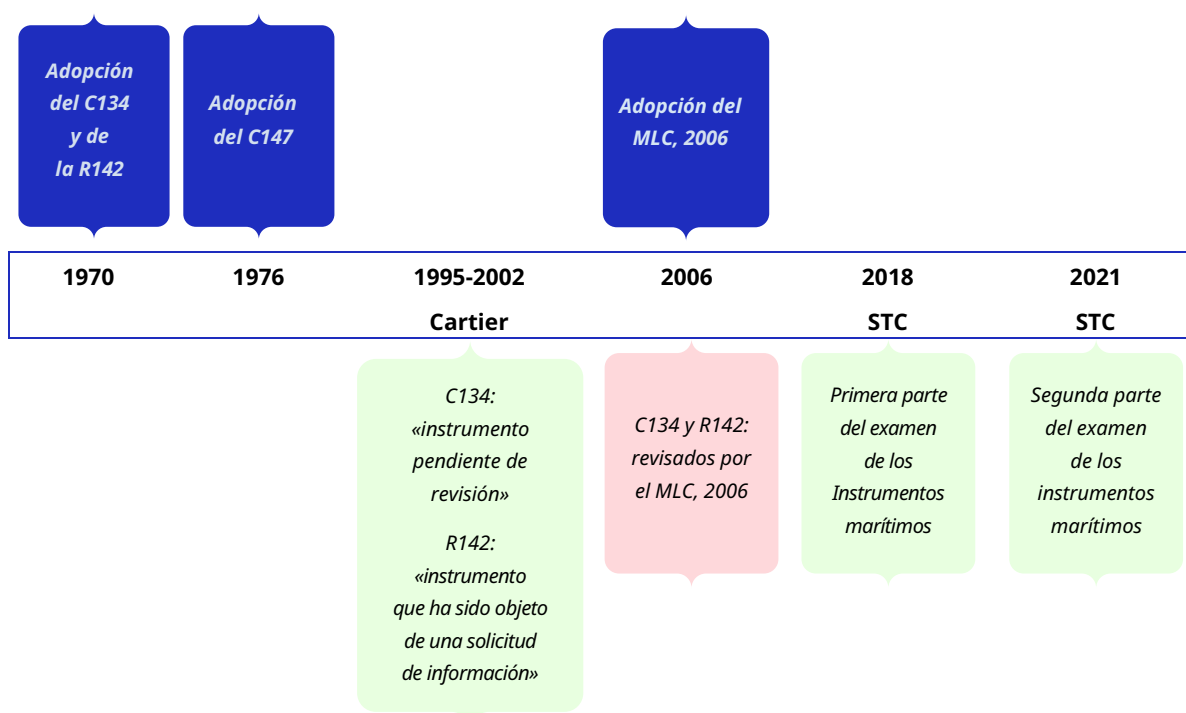
Estatus de los instrumentos examinados

Convenio núm. 134	Instrumento pendiente de revisión	(Revisado por el MLC, 2006)
Recomendación núm. 142	Instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información	(Revisada por el MLC, 2006)

Medida que podría considerarse

1. Clasificar el Convenio núm. 134 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
2. Clasificar la Recomendación núm. 142 como «norma superada» y proponer su retiro lo antes posible.

► Instrumentos relativos a la protección de la seguridad y la salud y a la prevención de accidentes (gente de mar): cronología



I. Enfoque normativo de la OIT con respecto a la protección de la seguridad y salud y la prevención de accidentes (gente de mar)

A. Protección brindada por los instrumentos de la OIT

1. El **Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 134)**, se aplica a la gente de mar, definida como todas las personas empleadas con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima. El Convenio se refiere a la notificación, investigación y prevención de accidentes del trabajo. Prevé que «la autoridad competente de cada país marítimo deberá adoptar las medidas necesarias para que los accidentes del trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada, así como para asegurar la compilación y análisis de estadísticas detalladas de tales accidentes». El Convenio núm. 134 prevé el nombramiento de una o varias personas apropiadas o el establecimiento de un comité apropiado, escogidos entre los miembros de la tripulación del buque, que serán responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque. Además, indica que «los programas de prevención de accidentes del trabajo deberán establecerse por las autoridades competentes en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar».
2. La **Recomendación sobre la prevención de accidentes (gente de mar), 1970 (núm. 142)**, se adoptó al mismo tiempo que el Convenio núm. 134 y lo complementa, en particular al enumerar los temas que deben investigarse. La Recomendación núm. 142 indica que, al dar cumplimiento a la obligación de lograr la mayor uniformidad posible de cualquier otra acción de prevención de accidentes del trabajo (artículo 10 del Convenio núm. 134), los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los reglamentos-tipo de seguridad o repertorios de recomendaciones prácticas publicados por la OIT y las normas apropiadas

que hayan establecido las organizaciones internacionales de normalización. De manera análoga, recomienda que, al dar cumplimiento al Convenio núm. 134, debería tenerse en cuenta el Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 (núm. 119) ¹.

3. El [Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada \(MLC, 2006\)](#), revisa y refunde los principales elementos del Convenio núm. 134 y de la Recomendación núm. 142, complementándolos y modernizándolos sustancialmente. En efecto, la regla 4.3 y el Código del MLC, 2006, son, en su mayor parte, nuevo texto, derivado de instrumentos y directrices más recientes de la OIT y la Organización Marítima Internacional (OMI). Su objetivo es garantizar que el entorno de trabajo de la gente de mar a bordo de los buques promueva la seguridad y salud en el trabajo. Incluye requisitos para la notificación de accidentes, como parte de un sistema de control continuo del cumplimiento y de vigilancia de las condiciones a bordo de los buques, lo cual se prevé con más detalle en el Título 5 sobre el cumplimiento y el control de la aplicación.
4. Cabe señalar asimismo el ámbito de aplicación ampliado del MLC, 2006 que define los términos «gente de mar» o «marino» 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», a saber, «buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales, con excepción de los buques dedicados a la pesca o a otras actividades similares y de las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos» ². El término buque designa a 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. Así pues, el MLC, 2006, a diferencia del Convenio núm. 134, no limita su ámbito de aplicación únicamente a las personas empleadas a bordo de un buque.

B. Instrumentos examinados: adopción y ratificación

5. El Convenio núm. 134 se adoptó en 1970, y se registraron 29 ratificaciones. La ratificación del MLC, 2006 ha conducido a la denuncia de este instrumento por 19 Estados hasta la fecha ³. Diez Estados Miembros siguen vinculados por este instrumento ⁴ y uno sigue vinculado por lo que respecta a un territorio no metropolitano ⁵. Siete comentarios

¹ En 2017, el Grupo de trabajo tripartito del mecanismo de examen de las normas acordó que el Convenio núm. 119 debía revisarse para garantizar su pertinencia continua y futura. Véanse los documentos [GB.331/LILS/2](#) y [GB.331/PV](#).

² Artículo II, párrafo 4. El MLC, 2006, no se aplica a los buques de guerra o a las unidades navales auxiliares.

³ De conformidad con el artículo X del MLC, 2006.

⁴ A saber, Azerbaiyán, Costa Rica, Egipto, Guinea, Israel, Kirguistán, México, Tayikistán, Turquía y Uruguay. Se destaca que el Convenio núm. 134 seguirá en vigor para el Brasil sólo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006, entrará en vigor para ese país. El Gobierno de [Egipto](#) indicó que «están realizándose esfuerzos para poner la legislación nacional de conformidad con las disposiciones pertinentes del MLC, 2006, en preparación para su aplicación efectiva antes de su ratificación». El Gobierno de [Kirguistán](#) señaló que «no había buques dedicados a la navegación marítima matriculados en Kirguistán, por lo que este convenio queda sin objeto». Además, este convenio se declaró aplicable al siguiente territorio no metropolitano: Tierras australes y antárticas francesas (Francia). El Gobierno de las [Tierras australes y antárticas francesas](#) indicó que la flota matriculada en estas Tierras se compone únicamente de algunos buques pesqueros y que, de conformidad con la ley núm. 2005-412, de 3 de mayo de 2005, sobre el establecimiento del Registro Internacional Francés, los buques comerciales ya no pueden matricularse en las Tierras australes y antárticas francesas.

⁵ El convenio se declaró aplicable al siguiente territorio no metropolitano: Tierras australes y antárticas francesas (Francia), comportando la obligación de presentar memorias para el Estado Miembro interesado. El Gobierno de las [Tierras australes y antárticas francesas](#) indicó que la flota matriculada en estas tierras se compone únicamente de algunos buques pesqueros y que, de conformidad con la Ley núm. 2005-412, de 3 de mayo de 2005, sobre el establecimiento del registro internacional francés, los buques comerciales ya no pueden matricularse en las Tierras australes y antárticas francesas.

formulados por la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones en relación con problemas de aplicación están pendientes de respuesta ⁶.

6. La Recomendación núm. 142 se adoptó en 1970 para complementar el Convenio núm. 134.

II. Evolución de los instrumentos: desde su adopción hasta 2021

7. Tras el examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, el Consejo de Administración decidió clasificar el Convenio núm. 134 como «instrumento pendiente de revisión» y la Recomendación núm. 142 en la categoría de «instrumento que ha sido objeto de una solicitud de información» ⁷.
8. El Convenio núm. 134 figura en el anexo del [Convenio sobre la marina mercante \(normas mínimas\), 1976 \(núm. 147\)](#). Todo Miembro que haya ratificado el Convenio núm. 147 se compromete a verificar que su legislación es sustancialmente equivalente ⁸, a los Convenios o los artículos de los Convenios mencionados en el anexo de este convenio, en la medida en que el Estado Miembro no esté obligado por otro concepto a dar efecto al Convenio de que se trate. En relación con esto, de los 12 Estados Miembros ⁹ que siguen vinculados por el Convenio núm. 147, seis han ratificado el Convenio núm. 134 ¹⁰. Por lo tanto, seis Estados Miembros ¹¹ deben garantizar la equivalencia sustancial de su legislación con el Convenio núm. 134 (artículos 4 y 7), de conformidad con el artículo 2, *a*), del Convenio núm. 147. Además, al presentar memorias a la OIT sobre la aplicación del Convenio núm. 134, dos Estados Miembros han mencionado los buques pesqueros ¹².
9. De manera análoga, el Convenio núm. 134 figura en el anexo de la [Recomendación sobre la marina mercante \(mejoramiento de las normas\), 1976 \(núm. 155\)](#). La Recomendación núm. 155 amplía el corpus normativo que podría aplicarse en las condiciones previstas por el Convenio núm. 147 (con disposiciones sustancialmente equivalentes) ¹³.

⁶ Estos se refieren a [Guinea](#) (comentarios sobre la prevención de accidentes del trabajo de la gente de mar), el [Uruguay](#) (comentarios sobre las estadísticas sobre los accidentes del trabajo; las investigaciones; la prevención de accidentes; la obligación de la gente de mar de cumplir con las disposiciones relativas a la prevención de accidentes, y programas para la prevención de accidentes del trabajo), [Turquía](#) (comentarios sobre las estadísticas y las investigaciones; la prevención de accidentes propios del empleo marítimo; sistema de inspección, y programas de prevención de accidentes), [México](#) (comentarios sobre las estadísticas detalladas sobre los accidentes del trabajo a bordo; investigaciones sobre las tendencias generales y los riesgos propios al empleo marítimo; disposiciones sobre la prevención de accidentes del trabajo, y programas de prevención de accidentes del trabajo), [Azerbaián](#) (comentarios sobre las investigaciones realizadas de las tendencias generales indicadas por las estadísticas), [Costa Rica](#) (comentarios sobre las investigaciones de accidentes del trabajo) y las [Tierras australes y antárticas francesas](#) (comentarios sobre las estadísticas e investigaciones de los accidentes marítimos del trabajo).

⁷ GB.283/LILS/WP/PRS/1/2.

⁸ OIT, *Estudio general de las memorias relativas al Convenio (núm. 147) sobre la marina mercante (normas mínimas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas) y a la Recomendación (núm. 155) sobre la marina mercante (mejoramiento de las normas), 1976*, Informe III (Parte 4B), 77.^a reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, Ginebra, 1990, 39 y ss.

⁹ En lo que respecta al Brasil, el Convenio núm. 134 seguirá en vigor sólo hasta el 7 de mayo de 2021, fecha en la que el MLC, 2006 entrará en vigor para ese país.

¹⁰ A saber, Azerbaián, Costa Rica, Egipto, Israel, Kirguistán y Tayikistán.

¹¹ A saber, Dominica, Estados Unidos de América, Iraq, Perú, Trinidad y Tabago y Ucrania.

¹² Véanse los comentarios de la Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones sobre [Costa Rica](#) (2019) y las [Tierras australes y antárticas francesas](#) (Francia) (2019).

¹³ OIT, *Estudio General, 1976*, Informe III (Parte 4B), 39 y ss.

10. El MLC, 2006, revisa la Recomendación núm. 142 y el Convenio núm. 134; este último ya no está abierto a la ratificación.
11. En el marco del examen realizado por el **Grupo de Trabajo Cartier**, se recomendó que el Convenio núm. 134 se revisara teniendo en cuenta los instrumentos correspondientes de la OMI. Se hizo referencia a la pertinencia para la prevención de accidentes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada (Convenio de Formación)¹⁴. Cabe señalar asimismo que el Convenio núm. 134 fue anterior a la adopción de la mayoría de los instrumentos recientes de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo, que han dejado de poner énfasis en la adopción de medidas de protección para centrarse en las medidas preventivas¹⁵. Por el contrario, la regla 4.3 del MLC, 2006, se ha orientado por los conceptos y normas mencionados en ambos instrumentos de la OMI y en instrumentos más modernos de la OIT sobre la seguridad y salud en el trabajo, tales como el [Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores 1981 \(núm. 155\)](#), y su [Protocolo de 2002 relativo al Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981](#).
12. La regla 4.3 comprende la obligación de elaborar y promulgar directrices nacionales para la gestión de la seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, previa consulta con las organizaciones representativas de armadores y de la gente de mar. Exige que los armadores lleven a cabo una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y salud en el trabajo, y contiene requisitos específicos relativos a la protección de los datos personales de la gente de mar. Abarca una gran diversidad de elementos humanos que afectan a la seguridad y salud en el trabajo, tales como la fatiga, la dependencia de las drogas y del alcohol y otras preocupaciones, como la exposición a sustancias químicas, el ruido, las vibraciones y otros riesgos en el lugar de trabajo. Las disposiciones de la regla 4.3 deben entenderse en el contexto de los enfoques actuales adoptados por la OIT de la seguridad y salud en el trabajo, y de la reorientación de la atención, que ha dejado de concentrarse en los accidentes para centrarse en la prevención, utilizando la evaluación de los riesgos y las políticas, y cubriendo cuestiones mucho más diversas, como los factores relacionados con el estrés y los factores ambientales que afectan la seguridad y la salud de los trabajadores. En este sentido, las enmiendas de 2016 al Código del MLC, 2006 se refieren a la última versión de las [Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying](#) (Directrices sobre la eliminación de la intimidación y el acoso a bordo de los buques) publicadas conjuntamente por la Cámara Naviera Internacional y la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.
13. En lo tocante a la seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, el texto de la regla 4.3 y las disposiciones relacionadas del Código tienen en cuenta y adoptan el enfoque general propuesto en las *Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y salud en el trabajo ILO-OSH, 2001*. En 2015, una reunión tripartita de la OIT

¹⁴ GB.277/LILS/WP/PRS/1/2.

¹⁵ Cabe señalar que el Convenio núm. 134 y la Recomendación núm. 142 figuran en el anexo de la [Recomendación sobre seguridad y salud de los trabajadores, 1981 \(núm. 164\)](#), entre los instrumentos relativos a la seguridad y salud en el trabajo y el medio ambiente de trabajo adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo desde 1919. Sin embargo, no se incluyeron en el anexo de la [Recomendación sobre el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo, 2006 \(núm. 197\)](#), que se refiere a los instrumentos de la OIT pertinentes para el marco promocional para la seguridad y salud en el trabajo.

adoptó las Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 ¹⁶.

14. Una de las cuestiones recurrentes referentes a la aplicación de los convenios sobre el trabajo marítimo, incluido el Convenio núm. 134, es su posible extensión a categorías de trabajadores distintas de la gente de mar tal como se define en el MLC, 2006. Este planteamiento de la extensión opcional, que permite aplicar el mismo convenio internacional del trabajo a la gente de mar y a los pescadores, no es adoptado por el MLC, 2006, que excluye explícitamente a los pescadores de su ámbito de aplicación. El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 188), contiene disposiciones sobre la protección de los trabajadores en el caso de enfermedad, accidente o muerte relacionados con el trabajo ¹⁷.

III. Principales elementos que se han de tener en cuenta para determinar el estatus de los instrumentos

15. En el marco de la revisión del estatus del Convenio núm. 134 y de la Recomendación núm. 142 relativos a la protección de la seguridad y la salud y a la prevención de accidentes, las siguientes consideraciones son particularmente pertinentes:
- 1) El Convenio núm. 134 ha sido revisado por el MLC, 2006, y la protección que brinda con respecto a la protección de la seguridad y la salud y a la prevención de accidentes ya no corresponde a los requisitos de los instrumentos más recientes.
 - 2) Diez Estados Miembros siguen vinculados por el Convenio núm. 134. El Convenio núm. 134 figura en el anexo del Convenio núm. 147 y consecuentemente sigue constituyendo una fuente de obligación para seis Estados Miembros. Es posible que algunos Estados Miembros hayan extendido su aplicación a los pescadores.
 - 3) En el proceso de refundición de los instrumentos marítimos de la OIT que condujo a la adopción del MLC, 2006, también se tuvo en cuenta la Recomendación núm. 142.
 - 4) El MLC, 2006, es el instrumento actualizado que refleja el consenso tripartito sobre esta cuestión. Brinda protección integral a la gente de mar y garantiza la igualdad de condiciones para los armadores a través de su mecanismo único de control de la aplicación.

¹⁶ OIT, *Pautas para la aplicación de las disposiciones sobre seguridad y salud en el trabajo del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006*, Ginebra, 2015.

¹⁷ La Recomendación sobre el trabajo en la pesca, 2007 (núm. 199), incluye orientaciones adicionales sobre el asunto.

IV. Medidas que podrían considerarse en relación con los instrumentos

16. A la luz de lo anterior, el Comité Tripartito Especial (STC) tal vez estime oportuno:

1. Clasificar el Convenio núm. 134 como «norma superada» y proponer su derogación en la 118.ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo (2030).
2. Pedir a la Oficina que lleve a cabo una iniciativa para promover, con carácter prioritario, la ratificación del MLC, 2006, y del Convenio núm. 188 entre los países que siguen vinculados por el Convenio núm. 134.
3. Alentar al Estado que ya haya ratificado el MLC, 2006 pero que sigue vinculado por el Convenio núm. 134 con respecto a un territorio no metropolitano, a extender la aplicación del MLC, 2006 a dicho territorio.
4. Clasificar la Recomendación núm. 142 como «norma superada» y proponer su retiro lo antes posible.