

Revista Internacional y Comparada de

**RELACIONES
LABORALES Y
DERECHO
DEL EMPLEO**

Escuela Internacional de Alta Formación en Relaciones Laborales y de Trabajo de ADAPT

Comité de Gestión Editorial

Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*)

Michele Tiraboschi (*Italia*)

Directores Científicos

Mark S. Anner (*Estados Unidos*), Pablo Arellano Ortiz (*Chile*), Lance Compa (*Estados Unidos*), Jesús Cruz Villalón (*España*), Luis Enrique De la Villa Gil (*España*), Jordi Garcia Viña (*España*), Adrián Goldin (*Argentina*), Julio Armando Grisolia (*Argentina*), Óscar Hernández (*Venezuela*), María Patricia Kurczyn Villalobos (*México*), Lourdes Mella Méndez (*España*), Antonio Ojeda Avilés (*España*), Barbara Palli (*Francia*), Juan Raso Delgue (*Uruguay*), Carlos Reynoso Castillo (*México*), Raúl G. Saco Barrios (*Perú*), Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*), Malcolm Sargeant (*Reino Unido*), Michele Tiraboschi (*Italia*), Anil Verma (*Canada*), Marcin Wujczyk (*Polonia*)

12

Comité Evaluador

Henar Alvarez Cuesta (*España*), Fernando Ballester Laguna (*España*), Francisco J. Barba (*España*), Ricardo Barona Betancourt (*Colombia*), Esther Carrizosa Prieto (*España*), M^a José Cervilla Garzón (*España*), Juan Escribano Gutiérrez (*España*), Rodrigo Garcia Schwarz (*Brasil*), José Luis Gil y Gil (*España*), Sandra Goldflus (*Uruguay*), Djamil Tony Kahale Carrillo (*España*), Gabriela Mendizábal Bermúdez (*México*), David Montoya Medina (*España*), María Ascensión Morales (*México*), Juan Manuel Moreno Díaz (*España*), Pilar Núñez-Cortés Contreras (*España*), Eleonora G. Peliza (*Argentina*), Salvador Perán Quesada (*España*), María Salas Porras (*España*), José Sánchez Pérez (*España*), Alma Elena Rueda (*México*), Esperanza Macarena Sierra Benítez (*España*)

Comité de Redacción

Omar Ernesto Castro Güiza (*Colombia*), Maria Alejandra Chacon Ospina (*Colombia*), Silvia Fernández Martínez (*España*), Paulina Galicia (*México*), Noemi Monroy (*México*), Juan Pablo Mugnolo (*Argentina*), Lavinia Serrani (*Italia*), Carmen Solís Prieto (*España*), Marcela Vigna (*Uruguay*)

Redactor Responsable de la Revisión final de la Revista

Alfredo Sánchez-Castañeda (*México*)

Redactor Responsable de la Gestión Digital

Tomaso Tiraboschi (*ADAPT Technologies*)

Convenio sobre la prevención de accidentes (gente de mar) 1970 (núm. 134)

Rubén LÓPEZ FERNÁNDEZ*

RESUMEN: Desde sus orígenes, la OIT se ha preocupado especialmente por regular las condiciones laborales y de vida de los trabajadores del mar. Su encomiable labor -nada menos que 71 instrumentos normativos- viene a culminarse con la adopción en 2006 del Convenio de Trabajo Marítimo. El presente artículo tiene por objeto analizar, concretamente, el contenido del Convenio 134 sobre prevención de accidentes (gente de mar) de 1970, así como abordar cuáles son las herramientas de precaución que han arraigado en nuestra normativa preventiva actual gracias al papel desempeñado por la OIT.

Palabras clave: Prevención, accidentes, mar.

SUMARIO: 1. Introducción. 2. Aproximación histórica a la preocupación de la OIT por la gente de mar. 3. Contenido del Convenio 134. 3.1. Ámbito de aplicación y definiciones. 3.2. Derechos y obligaciones. 3.3. Medios y métodos de aplicación y control. 3.4. Disposiciones finales. 3.5. Recomendación 142. 4. Repercusión y presencia en nuestra normativa preventiva actual. 5. Conclusiones. 6. Bibliografía.

* Profesor Asociado a la Universidad de Murcia. Técnico Superior en Prevención de Riesgos Laborales.

Prevention of Accidents (Seafarers) Convention 1970 (No. 134)

ABSTRACT: Since its beginning, the ILO has been especially concerned with regulating the working and living conditions of sea workers. His commendable work -no less than 71 normative instruments- comes to completion with the adoption in 2006 of the Maritime Labor Agreement. The purpose of this article is to analyze, specifically, the content of the Convention 134 on the prevention of accidents (seafarers) of 1970, as well as to address the precautionary tools that have taken root in our current preventive regulations thanks to the role played by the ILO.

Key Words: Prevention, accidents, sea.

1. Introducción

Desde sus primeros años de andadura, la Organización Internacional del Trabajo (en adelante OIT) ha mostrado un interés persistente en regular las condiciones laborales -y de vida- de la gente de mar. El trabajo en el mar ha presentado siempre unas particularidades muy marcadas respecto del resto de actividades humanas. Y es que el barco es el único lugar en donde trabajo, ocio y descanso se desarrollan en el mismo escenario¹; potenciándose lo anterior cuando el operario tiene que verse sometido durante los tres estadios de su rutina a factores de insalubridad y nocividad. Ello puede acabar generando cierta problemática psicosocial, dominada por la monotonía, la soledad, el deterioro psicológico y sus posteriores manifestaciones físicas, lo cual aumenta siempre las posibilidades de sufrir accidentes en todo colectivo². Pero, precisamente para este, se debe tener presente que si sucede un accidente o emerge una enfermedad profesional las posibilidades de asistencia son netamente inferiores que para cualquier ocupación en tierra.

No es por casualidad que la pesca se encuentre entre las actividades más peligrosas para los estudios de siniestralidad laboral, ni que la propia OIT le atribuya el 7% de las muertes por accidente de trabajo cuando sólo representa el 1% de la fuerza laboral mundial. Quizá por ello -entre algunos otros factores, como la importancia del transporte de mercancías por mar- la OIT se haya volcado en mejorar las condiciones de estos trabajadores con más de 70 instrumentos normativos a lo largo de su siglo de vida, pasando por el que aquí se comenta, y hasta desembocar en el Convenio de Trabajo Marítimo de 2006 (CTM 2006), que también se abordará someramente.

¹ Se trata de “un bien mueble que por definición navega por aguas pertenecientes a jurisdicciones de distintos Estados y, por lo tanto, sometidos a los lances de las condiciones medioambientales o de los agentes externos existentes”. D. NIELSEN, S. ROBERTS, *Fatalities among the world's merchant seafarers (1990-1994)*, en *Marine Policy*, 1999, n. 1, pp. 71-80. En el mismo sentido, y sobre la especificidad de los riesgos del trabajo en el mar, en M.A. BOUZA PREGO, X.M. CARRIL VÁZQUEZ, *Los daños derivados del trabajo a bordo de buques: el accidente de trabajo marítimo*, en *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, Bilbao, 2014.

² Los riesgos psicosociales tienen cada vez más presencia en el mundo laboral. Sus consecuencias pueden manifestarse en cuadros ansioso-depresivos, comportamientos psicóticos, alucinaciones, así como ir acompañados de un deterioro físico evidente. Entre sus patologías cabe destacar las migrañas, mareos, trastornos cardiovasculares o problemas digestivos. Todo ello puede derivar en falta de atención, fuerza, reacción deficiente frente a cualquier acontecimiento, merma en el equilibrio y, sobre todo, una acusada desmotivación, aumentándose considerablemente las posibilidades de que sucedan accidentes.

2. Aproximación histórica a la preocupación de la OIT por la gente de mar

En la Conferencia de Paz de 1919³, celebrada para debatir la Constitución de la OIT, se resolvió que las cuestiones atinentes a las condiciones de los trabajadores del mar serían tratadas en reuniones, específicamente constituidas a tal efecto, por parte de la Conferencia Internacional del Trabajo⁴. Para ello se constituyó la Comisión Paritaria Marítima en 1920, única comisión permanente que aún perdura en la OIT y que ha promovido un diálogo en materia muy meritorio a nivel internacional⁵. Esto a pesar de que las normas referentes al trabajo a bordo de buques requieren, para su aprobación, de condiciones más estrictas que las establecidas para el resto de convenios: además de la ratificación de cierto número de Estados, se necesita de un determinado nivel de tonelaje de sus marinas mercantes.

El criterio anterior ha evolucionado de manera expansiva en cuanto a sus exigencias⁶. Así, en un principio, para la entrada en vigor se requería lo mismo que para los demás instrumentos, esto es, la ratificación de dos Miembros, pero ya en 1936 se empezó a incrementar progresivamente el número de ratificaciones. Esto en atención a las propuestas de ciertos gobiernos, que venían demandando cambiar el régimen de ratificación en aras de garantizar la no afectación de la competencia marítima internacional. De manera que se reclamó la ratificación de cinco Miembros cuyas marinas mercantes representasen un tonelaje de al menos un millón de toneladas⁷. Y estos números se fueron elevando hasta derivar

³ Presidida por Samuel Gompers, presidente de la Federación Estadounidense del Trabajo, se reunió en París y luego en Versalles, entre enero y abril. Estuvo constituida por Bélgica, Cuba, Checoslovaquia, Francia, Italia, Japón, Polonia, Reino Unido y Estados Unidos.

⁴ N. VALTICOS, G. VON POTOBOSKY, *International Labour Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer-Boston, 1995, p. 228.

⁵ Hoy bajo el nombre de Grupo de Trabajo Tripartito de Alto Nivel sobre las Normas Relativas al Trabajo Marítimo. Como se sabe, la elaboración de normas en la OIT sigue un sistema de negociación tripartita compuesto por representantes de empresarios marítimos, trabajadores del mar y administraciones públicas. La adopción de instrumentos normativos exige el signo favorable de al menos dos tercios de los votos emitidos.

⁶ M.I. RIBES MORENO, *La labor de la Organización Internacional del Trabajo respecto a la marina mercante*, en *Revista de Relaciones Laborales*, 2018, n. 39, pp. 125-126.

⁷ Por ejemplo, para el Convenio 54 sobre vacaciones pagadas de la gente de mar, 1936.

en la exigencia establecida para el CTM 2006, que entró en vigor el 20 de agosto de 2013, con el trascurso de un año desde que fuera ratificado por 30 Estados cuyo tonelaje superara el 33% del arqueo bruto mundial.

Lo anteriormente expuesto no ha evitado que la OIT saque adelante 39 convenios y 32 recomendaciones sobre trabajo en el mar, buena parte de los cuales tratan sobre seguridad y salud laboral. Una enumeración analítica de todos ellos excedería de las limitaciones espaciales que han de imponerse en un trabajo de esta índole. El objeto, pues, de las siguientes páginas no es otro que el de comentar concretamente el Convenio 134 sobre prevención de accidentes, de 1970, así como abordar la influencia que han podido tener todos ellos en la construcción del conglomerado de obligaciones preventivas presentes hoy para velar por la integridad de este colectivo de trabajadores tan necesitado.

En efecto, se acometió un buen número de instrumentos normativos sobre seguridad e higiene en el trabajo. El primero fue la Recomendación 48 sobre las condiciones de estada de los puertos (1936), ya superada. También merecen mención el Convenio 73 sobre el examen médico de la gente de mar (1946) y las Recomendaciones 105, sobre botiquines a bordo, y 106, sobre consultas médicas en alta mar, ambas de 1958.

Ya en 1970, se aprobaron la Recomendación 141 sobre lucha contra ruidos y el convenio objeto de comentario, que actualmente se encuentra pendiente de revisión y fue seguido de la Recomendación 142, también sobre prevención de accidentes. Más recientemente, los Convenios 163 y 164, sobre bienestar de la gente de mar y sobre protección de la salud y asistencia médica respectivamente, fueron adoptados en 1987 y están vigentes.

En lo tocante a la inspección de las condiciones de trabajo en buques, en 1926 ya se reguló el tema con la Recomendación 28, que fue superada en 1996 por el Convenio 178 sobre inspección de trabajo de la gente de mar y su correspondiente Recomendación, la número 185.

En la línea de lo hasta aquí referido, y abordando además una amplitud de contenidos que pasa por horas de trabajo, vacaciones o indemnización por desempleo en casos de naufragio, el CTM 2006 entra en escena adoptando un papel refundidor, para adquirir la categoría de instrumento universal que establece las condiciones laborales mínimas a bordo de buques. Se está, pues, ante una herramienta especial que reemplaza a casi la totalidad de los instrumentos emitidos en materia por la OIT. Su ratificación conlleva para el Miembro ratificador la denuncia automática de cuantos convenios se hubiese incorporado, salvo previsión contraria.

3. Contenido del Convenio

El Convenio 134 sobre prevención de accidentes (gente de mar) fue adoptado el 30 de octubre de 1970. España lo ratificó el 30 de noviembre de 1971 y dejó de estar vigente el 4 de febrero de 2011 con la aparición del CTM 2006, mediante denuncia automática.

3.1. Ámbito de aplicación y definiciones

Inmediatamente después del preámbulo, el Convenio no especificaba cuál era su objeto pero sí definía dos conceptos fundamentales.

En efecto, el art. 1 indicaba en su primer punto que se considera “gente de mar” a todas las personas empleadas a bordo de un buque que no sea de guerra, tengan el cargo que tengan. El buque había de estar matriculado en un territorio en el que se hallara en vigor el Convenio, y dedicado habitualmente a la navegación marítima. Ante eventuales dudas, sobre la consideración o no de determinada categoría de personas como gente de mar, la cuestión sería resuelta por la autoridad competente de cada país⁸.

El tercer punto del mismo art. 1 definía el accidente de trabajo como “el sobrevenido a la gente de mar a causa o con ocasión de su empleo”. Lo cual recuerda inevitablemente a la fórmula empleada por el legislador español para dotar de flexibilidad al ámbito protector del mismo concepto en nuestro ordenamiento social.

3.2. Derechos y obligaciones

Se trataba de la sección fundamental del instrumento, que abarcaba los

⁸ En la misma línea, el CTM 2006 define como “gente de mar” o “marino” a toda persona empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”. Ello denota el propósito de la OIT por involucrar a todos los profesionales del mar posibles dentro del ámbito protector de sus instrumentos. Así, tan gente de mar sería un pescador modesto, como un oficial de la marina mercante o un cocinero de a bordo. Sobre la noción “gente de mar” puede leerse a O. FOTINOPOULOU BASURKO, *La noción híbrida de gente de mar en el CTM 2006 de la OIT y su plasmación en el ordenamiento español y francés*, en *Revista de Derecho del Transporte*, 2017, n. 17, pp. 125-141.

El CTM 2006 define además el concepto de “armador”, “buque” o “acuerdo de empleo de la gente de mar”. En cuanto a la controvertida figura del capitán, la cual se incluye también en la expresión comentada, puede leerse a M. ALBA FERNÁNDEZ, *Régimen jurídico-privado del capitán de buque*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2006.

arts. 2 a 5 y establecía algunas obligaciones en materia para los Estados Miembros, los armadores y los trabajadores del mar.

El art. 2 establecía para las autoridades competentes de cada país el deber de “adoptar las medidas necesarias para que los accidentes de trabajo se notifiquen y estudien en forma apropiada”. Todos los siniestros debían notificarse, no limitándose ello a los mortales, así como registrarse en “número, naturaleza, causas y efectos”, indicándose claramente la parte del buque y el lugar en que acaecieron.

El art. 3 versaba sobre la obligación de emprender investigaciones sobre tendencias generales y riesgos eminentes revelados por las estadísticas, con miras a “disponer de una base sólida para la prevención de accidentes” causados por elementos propios del empleo marítimo.

La obligación de disponer de legislación y recomendaciones prácticas en materia de prevención de accidentes laborales en el mar venía en el art. 4, especificándose que las medidas de precaución habrían de comprender aspectos como “características estructurales del buque”, “máquinas”, “equipos de carga y descarga”, “prevención y extinción de incendios” o “equipos de protección personal”.

Por su parte, el art. 5 se limitaba a reforzar que los deberes anteriores eran de obligatorio cumplimiento, y que toda responsabilidad del armador respecto de proporcionar equipos de protección u otras medidas de precaución había de ir acompañada de las indicaciones pertinentes para su utilización por parte de la gente de mar.

3.3. Medios y métodos de aplicación y control

Esta parte del Convenio reunía las disposiciones de procedimiento relativas a su aplicación. Se trataba de disposiciones genéricas referidas a las medidas de implementación y control que debían tomar los Miembros ratificatorios.

A este propósito, el art. 6 hablaba de adoptar medidas apropiadas para asegurar el cumplimiento de las disposiciones en materia, mediante la dotación de los medios necesarios a autoridades inspectoras “familiarizadas con el empleo marítimo y sus prácticas”.

El art. 7 establecía el deber de imponer el nombramiento de una persona o comité apropiado, escogido de “entre los miembros de la tripulación del buque”, siendo éstos “responsables de la prevención de accidentes bajo la autoridad del capitán del buque”.

Se programarían actividades destinadas a la prevención de siniestros laborales por parte de las autoridades competentes, en colaboración con

las organizaciones de armadores y la gente de mar (art. 8).

Se aplicarían además, conforme al art. 9 del convenio analizado, actuaciones formativas encaminadas a instruir en materia, vía formación profesional, a todas las categorías y clases de gente de mar, así como actuaciones informativas que garantizaran plenamente el conocimiento por estos colectivos de profesionales de todo lo referente a prevención de accidentes en el mar.

Por último, el art. 10 disponía que los Estados Miembros habrían de cooperar con el fin de “lograr la mayor uniformidad posible” entre sus sistemas de acción preventiva.

3.4. Disposiciones finales

En cuanto a las disposiciones finales, mayormente normalizadas, se trataban aspectos como:

- La comunicación de ratificaciones al Director General (art. 11).
- La vigencia de las mismas, que afectaría a los Miembros ratificatorios doce meses después (art. 12).
- La notificación, por parte del Director General, a todos los Miembros del registro de cuantas ratificaciones, declaraciones y actas de denuncia se produjeran.
- La comunicación de la misma información al Secretario General de las Naciones Unidas, por parte del Director General (art. 15).

O los efectos de las revisiones totales y parciales sobre los convenios ratificados.

3.5. Recomendación 142

La Recomendación de la OIT sobre la prevención de accidentes de la gente de mar, de 1970, vino a desarrollar el convenio analizado en estas páginas por medio de nueve puntos en los que primeramente se reproducía la definición de los conceptos “gente de mar” y “accidentes de trabajo”, para luego desplegar algunas orientaciones relativas al articulado del Convenio. El contenido de las Recomendaciones no tiene carácter vinculante pero sí genera la obligación de presentación de memorias, y bien puede emplearse como referencia por parte de los Miembros ratificatorios.

Su punto 3 versaba que las cuestiones que podrían investigarse, conforme al art. 3 del Convenio, serían “el medio en que se realiza el trabajo”, la

“frecuencia de accidentes según grupos de edad”, “problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo”, o “problemas derivados de deficiencias humanas como negligencia”.

Su punto 5 aconsejaba, en lo tocante al aprovisionamiento de medidas de precaución y equipos de protección, tener en cuenta los arts. 7 a 11 del Convenio sobre la protección de maquinaria, de 1962, así como el contenido previsto en su Recomendación. Así, se disponía para el empleador marítimo la prohibición de utilizar máquinas desprovistas de los dispositivos de protección pertinentes, y la obligación del trabajador de no inutilizar dichos dispositivos.

El punto 7 de la Recomendación trataba de los programas de enseñanza establecidos en el art. 9 del Convenio, recomendando su revisión periódica para actualizarse conforme a la evolución de la técnica, las modificaciones de las instalaciones en el buque o los cambios en la organización de la tripulación.

En la misma faceta, iba un paso más allá el punto 8 al disponer la conveniencia de que la divulgación de las medidas preventivas se organizara de manera permanente. Hablaba de que esa divulgación podría revestir la forma de películas educativas, documentales de metraje corto, carteles de seguridad a bordo o artículos de revistas en materia destinados a instruir a la gente de mar.

Por último, el punto 9 recomendaba una cooperación internacional con miras a una acción continua para la prevención de los accidentes de trabajo, sugiriendo alguna de las formas en que se podría articular.

4. Repercusión y presencia en nuestra normativa preventiva actual

En el lapso de tiempo que va desde la aparición del convenio analizado y el CTM 2006, han sido numerosas las normas que han regulado en España la seguridad laboral del trabajo marítimo⁹. De entre toda esta actividad legislativa, cabe destacar el Programa de Sanidad Marítima, que

⁹ Sin ánimo de exhaustividad: RD 2596/1974, de 9 de agosto, sobre títulos profesionales de marina mercante y de pesca; OM de 4 de diciembre de 1980, sobre botiquines que han de ir provistos los buques; RD 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, que regula la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero; Orden de 14 de abril de 1988, por la que se establece la Comisión para la investigación de los siniestros marítimos; o RD 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones en aguas españolas.

primeramente se llamó Servicio de Medicina Marítima y fue articulado por el RD 2358/1982, sobre reestructuración de los órganos del Instituto Social de la Marina. Sus acciones preventivas ya incluían reconocimientos médicos previos al embarque, con el propósito de comprobar el estado físico del trabajador y detectar posibles procesos patológicos de manera precoz, así como programas de educación sanitaria para formar a los profesionales del mar que hubieran de encargarse de atender a los enfermos y accidentados a bordo. En ellos se hacía especial hincapié sobre la metodología para la consulta radiomédica, la recogida de síntomas y la comunicación con el Centro Radio-Médico instituido para estos menesteres¹⁰. Además, se impulsaban otras actividades como campañas para la prevención de enfermedades de transmisión sexual, de la sordera profesional o del alcoholismo.

Va más allá el CTM 2006 en su labor refundidora, al articularse en una estructura bastante novedosa que aborda: requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques (título 1); condiciones de empleo (título 2); alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda (título 3); protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social (título 4); y cumplimiento y control (título 5).

La mayoría de los convenios OIT sobre gente de mar, ratificados por España y anteriores a 1996, han sido sustituidos por el CTM 2006, que ha dado en llamarse “cuarto pilar” en el ámbito de la regulación marítima internacional¹¹. Ello, por sumarse a los tres convenios principales de la Organización Marítima Internacional: 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 (1978) y el Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL, 1973).

Pese a que un estudio pormenorizado sería sumamente interesante, no procede ahondar en exceso en el contenido del CTM 2006. Baste dejar esbozado el esquema anterior y referir que su título 4 regula lo tocante a la seguridad y salud de los trabajadores del mar. Su contenido enfatiza en la formación e información que deben recibir en la materia, así como en que los Miembros ratificatorios deben señalar unas orientaciones que sirvan

¹⁰ Situado en Madrid, es un medio del Instituto Social de la Marina para “la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero”, atendido por personal médico gratuitamente, durante las 24 horas de todos los días del año. La atención se presta vía telefónica y por radio marítima, con independencia de la nacionalidad del buque y del lugar de navegación, para asesorar a la tripulación encargada a bordo sobre cuestiones médicas y de evacuación.

¹¹ Véase a P. CHAUMETTE, *El Convenio de trabajo marítimo: Cuarto pilar de derecho internacional marítimo*, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82, pp. 65-76.

para la gestión de estos peligros¹². Establece que recae sobre los armadores la responsabilidad de acarrear con los gastos generados “por enfermedades o accidentes de la gente de mar empleada en sus buques ocurridos entre la fecha en que se considere que la gente de mar ha sido debidamente repatriada o que se deriven del empleo que desempeñaron entre esas fechas”¹³. Lo cual se ha de considerar un instrumento que refuerza el celo preventivo de los empresarios navieros. También detalla los aspectos que deben abordar las legislaciones internas para lograr los objetivos marcados, sobre todo en cuanto a sistemas de inspección, investigación y notificación de accidentes y enfermedades profesionales¹⁴. De otra parte, uno de los aspectos fundamentales -e innovador, por cierto- de su título 5 es el sistema de certificación o *labelling* sobre las condiciones de la marina mercante, cuyo control es universal, es decir, independientemente de si se ha ratificado o no el CTM 2006 por el país correspondiente, en atención al principio de trato no más favorable¹⁵. Este sistema atribuye la competencia al Estado de pabellón para certificar que los buques registrados en ese país cumplen con los aspectos sociales incluidos en el referido instrumento. Conforme a esto, el Estado en cuestión expedirá -o no- un “certificado de trabajo marítimo” y una “declaración de conformidad laboral” que vienen a confirmar el cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006 en cuanto a condiciones laborales y de vida en el buque, y que las medidas aplicadas por el

¹² A este punto, el CTM 2006 actualiza lo dispuesto por el convenio objeto de comentario y su Recomendación 142, con el propósito de desplegar un abanico de factores humanos que inciden sobre la seguridad y salud laboral.

¹³ Véase la Norma A4.2 del CTM 2006. Esta responsabilidad se concreta en:

A. “Sufragar los gastos de atención médica, incluido el tratamiento médico, los medicamentos necesarios y aparatos terapéuticos, así como el alojamiento y alimentación fuera del hogar hasta la recuperación de la gente de mar enferma o herida, o hasta que se compruebe el carácter permanente de la enfermedad o discapacidad”.

B. “Constituir una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada de la gente de mar como resultado de un accidente de trabajo, una enfermedad o un riesgo profesionales”.

C. Afrontar “los gastos del sepelio en caso de muerte a bordo o en tierra durante el período de contratación”.

D. Cubrir también la falta de ingresos provocada, abonando el salario correspondiente “cuando la enfermedad o la lesión causen una incapacidad”.

¹⁴ Sobre el tema, puede leerse a M.A. BURGOS GINER, *La política de prevención frente a los riesgos a bordo de los buques, Organismos nacionales e internacionales competentes*, en O. FOTINOPOULOU BASURKO (coord.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, Bilbao, 2014.

¹⁵ Puede verse, como antecedente, el art. 4 del Convenio 147 sobre la marina mercante, de 1976.

empresario para garantizarlas son satisfactorias.

Además, se habilita a los Estados del puerto a inspeccionar buques registrados en otros pabellones por medio de dos vías. De un lado, podrían iniciar una inspección de oficio, porque se dude de la aplicación de la normativa social correspondiente o porque se haya recibido queja por parte de algún marino, organización profesional, asociación, sindicato o cualquier persona a quien concierna la seguridad del buque así como la de los trabajadores a bordo. Ello daría lugar a una inspección detallada que, en el peor de los casos, derivaría en la inmovilización del buque en el puerto¹⁶. De otro lado, podrían acometer procedimiento de inspección a instancia de parte, por haberse elevado una queja en tierra formulada por algún tripulante ante el funcionario establecido a este respecto. Así las cosas, el Estado del pabellón pasa de tener jurisdicción exclusiva sobre las cuestiones sociales atinentes al trabajo en buques a ostentar otra modalidad de jurisdicción compartida.

Ratificado el CTM 2006 por España, el legislador ha tratado de conformar una normativa interna que fuese completa, y de la cual se quiere comentar ligeramente la Ley 14/2014 de Navegación Marítima, la Ley 47/2015 reguladora de la protección social de los trabajadores del sector marítimo-pesquero, el RD 357/2015 sobre cumplimiento y control del CTM 2006, y el RD 1216/1997 por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca.

La Ley de Navegación Marítima pretende hacer de norma integral del Derecho marítimo español. Sus más de 500 arts. la convierten en una de las leyes más amplias de los últimos tiempos. En lo atinente a la prevención de siniestros habla, entre otras cosas, de dotación mínima para que se realicen los trabajos en términos de seguridad (art. 162). Aspecto este inesquívale para que los trabajadores desempeñen sus funciones sin que aparezca la fatiga, que también aumenta el riesgo de accidentes.

La Ley 47/2015 dedica su art. 36 a remitir al Texto Refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social para todo lo referente a conculcaciones de la normativa marítima. En su art. 39 trata aspectos de sanidad marítima como reconocimientos médicos e inspecciones sanitarias, lo cual redundaría en la prevención de accidentes, habida cuenta de la estrecha relación que puede existir entre el estado de salud del personal y la siniestralidad laboral¹⁷.

¹⁶ Para un conocimiento más profundo, puede acudir a 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, 2009.

¹⁷ Sobre el tema, X.M. CARRIL VÁZQUEZ, *El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por*

Por su parte, el RD 357/2015 tiene por objeto “determinar la estructura del procedimiento coordinado de inspección y control de los requisitos que han de cumplir los buques civiles españoles” a los que sea de aplicación el CTM 2006¹⁸. Su art. 3 dispone que la Inspección de Trabajo, el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante “garantizarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, el establecimiento de los mecanismos adecuados de control, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, en los buques de pabellón español, cumplan con los requisitos pertinentes del CTM 2006. El art. 4 clarifica el reparto de competencias entre las tres instituciones mencionadas, otorgando a la Dirección General de la Marina Mercante -dependiente del Ministerio de Fomento- su centralización inspectora¹⁹. Su art. 5 establece los dos supuestos en los que se pueden realizar “actuaciones inspectoras conjuntas”: buques de bandera española que no necesiten certificado de trabajo marítimo por sus características, y buques de menos de 200 toneladas de arqueado bruto que no realicen travesías internacionales. Y el art. 8 detalla los procedimientos a seguir cuando un trabajador del mar, en nuestro país, considere vulnerado algún derecho de los contenidos en el CTM 2006. Dicho precepto se bifurca en dos apartados, según la queja se presente a bordo o en tierra.

Tampoco puede dejar de referirse el RD 1216/1997, que establece en su art. 2.6 que la deuda de seguridad, en este ámbito, recae sobre el “armador”²⁰, sin perjuicio de que, en el concreto ámbito de cada buque, se asignen al capitán una serie de atribuciones a bordo en tanto máximo representante de aquél durante la navegación²¹. De manera que, la protección eficaz de la gente de mar la debe garantizar siempre el empresario frente a los riesgos derivados del trabajo, y hacer cuanto esté

causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82, pp. 383-393.

¹⁸ En la exposición de motivos de la norma.

¹⁹ A la Inspección de Trabajo le corresponde controlar el cumplimiento de los aspectos relativos a: edad mínima; acuerdos de empleo de la gente del mar; utilización de todo servicio privado de contratación y de colocación autorizado, certificado o reglamentado; horas de trabajo y descanso; alojamiento y servicios de esparcimiento; salud y seguridad y prevención de accidentes; pago de salarios.

²⁰ “El propietario registrado en un buque, excepto cuando el buque sea fletado con cesión de la gestión náutica o sea gestionado, total o parcialmente, por una persona física o jurídica distinta del propietario registrado en virtud de un acuerdo de gestión; en este caso, se considerará que el armador es, según corresponda, el fletador a quien se ha cedido la gestión náutica del buque o la persona física o jurídica que efectúa la gestión del buque”.

²¹ También lo recoge la Recomendación técnica de la OIT sobre *Prevención de accidentes a bordo de buques en el mar y en los puertos*, de 1994.

en su mano para que el capitán se encuentre en disposición de observar adecuadamente todas las obligaciones que se le imponen en materia. Verificado un incumplimiento del armador, para dilucidar si también el capitán incurrió en algún ilícito que conlleve responsabilidad jurídica se habrá de precisar si su actuación, en cada caso concreto, y considerando la del empresario, fue acorde a sus atribuciones preventivas o infringió alguna de sus obligaciones para con el buque que lidera. A este respecto, pues, resulta aplicable lo establecido en el art. 29 Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) sobre las obligaciones de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales. A pesar de ser esta una norma circunscrita a la seguridad y salud laboral en buques de pesca, resultaría apropiado realizar una interpretación extensiva y analógica que abarque al resto de actividades profesionales desempeñadas en barcos, exceptuando las excluidas expresamente por el art. 3.2 LPRL.

Más allá de las normas españolas recién abordadas, no sobra referir la existencia de algunos reales decretos aparecidos con posterioridad al CTM 2006:

- Real Decreto 1519/2007, por el que se establecen los conocimientos y requisitos mínimos para ejercer la actividad profesional de marinero en buques de pesca. Modificado por Real Decreto 884/2011.
- Real Decreto 1696/2007, sobre reconocimientos médicos de embarque marítimo.
- Real Decreto 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.
- Real Decreto 1737/2010, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
- Real Decreto Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Real Decreto 800/2011, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos.
- Y Real Decreto 504/2011, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina, que en los apartados e), f), g) y h) de su art. 3.1 atribuye a dicho organismo competencia en materia de seguridad y salud de los trabajadores del mar.

El trabajo en el mar sigue siendo una fuente amplia de riesgos, en la que precisamente el propio entorno es el factor diferencial: el clima, las condiciones de vida, el hecho de tratarse de un centro de trabajo móvil en el que hay que mantener constantemente el equilibrio, las ausencias prolongadas, etc. Siendo el escenario el que es, parece acertado que a nivel internacional se exija que todo trabajador del mar tenga formación y

adiestramiento práctico en prevención y lucha contra incendios; pues, si bien los incendios y las explosiones no tienen una incidencia considerable, sobra decir que la gravedad de sus consecuencias sería máxima. Pero al término del siglo XX, el principal riesgo para el colectivo eran las caídas: más de la cuarta parte de los accidentes con baja en el sector del transporte marítimo español se producían en forma de caídas al mismo y a distinto nivel²²; un tercio del total si se circunscribe la estadística a siniestros graves²³. De ahí que se centraran esfuerzos en concienciar y actuar sobre superficies resbaladizas -interiores y exteriores-, escaleras, accesos, andamios y guindolas, orden y limpieza, o factores como la iluminación y la señalización.

España ha venido ratificando cuantos instrumentos normativos han emanado de la OIT en materia de trabajo marítimo, así como incorporando a su ordenamiento interno las regulaciones acometidas en el plano europeo. Pero lo cierto es que no hay ninguna norma preventiva que entre al detalle en cómo, y con qué medidas, abordar los peligros concretos existentes en este escenario tan particular²⁴. Lo que se ha hecho es más bien una “traducción” de las previsiones válidas para la generalidad de las empresas al trabajo en el mar²⁵. Se trata de una extrapolación de las obligaciones establecidas en la LPRL a la especificidad de este sector²⁶, que puede considerarse mayormente acertada y que se podría sintetizar en lo expuesto a continuación.

Como se sabe, el empresario debe integrar en su actividad la prevención

²² El RD 2177/2004, por el que se modifica el RD 1215/1997, conceptúa la caída a distinto nivel como aquella superior a 2 metros. En este sector pueden producirse tanto desde altura (andamios, máquinas, cubiertas, escaleras, etc.) como a profundidades (espacios cerrados, bodegas, etc.). Se ven incrementados por los movimientos del buque, y normalmente acarrear lesiones graves.

²³ Más recientemente, acudiendo a los datos arrojados por el Centro Radio-Médico en un estudio realizado entre los años 2000-2012 sobre una muestra de 260 buques, la cifra se sitúa en un 24'2% de caídas sobre el total de accidentes. En otro orden, el 43'6% de los accidentes registrados acaecieron en cubierta. Un 57'6% de las llamadas atendidas requirieron evacuación.

²⁴ Véase INSHT, *Informe y propuestas para la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al sector marítimo*, 1998 (consultable en la web del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo).

Al hilo de ello, puede resultar de utilidad OIT, *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT*, 1996, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo.

²⁵ M. CARDENAL CARRO, *Seguridad y causalidad de los accidentes en el sector pesquero*, en G. Rodríguez Iniesta (coord.), *Mar, trabajo y Seguridad Social*, Laborum, Murcia, 2002, p. 60.

²⁶ En tanto no ha sido objeto de exclusión por su art. 3, con lo que resulta enteramente aplicable.

de riesgos laborales en una de las modalidades siguientes:

1. Asumiéndola personalmente.
2. Designando a uno o varios trabajadores para llevarla a cabo.
3. Constituyendo un servicio de prevención propio.
4. Recurriendo a un servicio de prevención ajeno.

E incomprensiblemente, el sector marítimo no está incluido en el Anexo I RD 39/1997²⁷ -que enumera las actividades consideradas peligrosas- pese a presentar unas cifras de siniestralidad muy superiores al promedio e incluso a algunas industrias sí recogidas como la construcción. Su incorporación en el referido anexo, eliminaría a los armadores la opción 1, limitaría la opción 2 a 250 trabajadores y convertiría en obligatoria la opción 3 a empresas de más de 250 trabajadores.

En cuanto a la implantación a bordo de determinadas figuras preventivas, cabe decir que la presencia de recursos preventivos es imprescindible, en la medida en que el trabajo en buques implica operaciones en altura, en espacios confinados o en caliente. Toda embarcación en la que se presten servicios habría de contar con al menos un recurso preventivo, siendo recomendables dos, habida cuenta del sistema rotativo y la posibilidad de bajas inesperadas. También debería existir un Comité de Seguridad y Salud, siendo recomendable contar con un Comité Central en tierra cuando fuera menester. Y en cuanto a la obligación *in vigilando* del empresario, viene a personificarse en la figura del capitán.

Naturalmente, la gente de mar tiene derecho a una protección eficaz de su seguridad y salud laboral, lo cual implica un correlativo deber del armador de acometer cuantas medidas de precaución sean necesarias para eliminar o -en caso de no ser posible- minimizar las probabilidades o consecuencias lesivas que pudiera entrañar un potencial daño. Los trabajadores marítimos tienen también derecho a efectuar propuestas en materia al empresario, o a los órganos de representación previstos en el título V de la LPRL, dirigidas a la mejora de las condiciones de seguridad. Igualmente tienen derecho a formación e información, a interrumpir su trabajo por considerar que existe un riesgo grave e inminente, a la vigilancia periódica de su estado de salud, o a reclamar ante la Dirección Provincial correspondiente del Instituto Social de la Marina lo que considere una calificación inadecuada de accidente de trabajo o enfermedad profesional.

En cuanto a los equipos de protección individual, el armador debe proporcionarlos a sus trabajadores en los términos que establece la normativa preventiva, esto es, eligiendo los adecuados, informando sobre

²⁷ Por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención.

su uso correcto, distribuyéndolos sin que su coste repercuta en el trabajador y velando por su uso. Concretamente deberá proporcionar ropas de alta visibilidad para agua, en colores brillantes, que la gente de mar llevará puesta para todo trabajo que se desarrolle en cubierta; guantes para maniobras de pesca que sean flexibles, resistentes a riesgos mecánicos y de fácil conservación; botas de agua con puntera reforzada y suela antideslizante; casco de seguridad; y chaleco salvavidas inflable para trabajos en cubierta. De la misma manera, se deberán entregar cuando proceda otros equipos de protección como gafas de seguridad, protectores auditivos, manguitos, arneses anticaída o los elementos establecidos para trabajos de soldadura.

Antes de embarcar en un buque con motivos de trabajo es obligatorio realizar un reconocimiento médico y ser calificado como “apto para navegar”. Estos reconocimientos son gratuitos y los realiza el Servicio de Sanidad Marítima. Con carácter general tienen una vigencia de dos años, salvo que se trate de trabajadores menores de 21 años o mayores de 50, o así lo disponga el médico actuante.

Por último, queda referir la existencia -pues no se han podido abordar por motivos espaciales- de ciertas actuaciones especiales frente a urgencias, tales como protocolos para la llamada de emergencia, la maniobra “hombre al agua”, el abandono del barco mediante balsas de salvamento por hundimiento o colisión, o instrucciones para el uso de equipos salvavidas o bengalas.

5. Conclusiones

El novedoso sistema de control que establece el CTM 2006 -mediante la inspección y la concesión de certificaciones señaladas a grandes rasgos en el apartado 3 del presente comentario- supone una ampliación notable de los medios de verificación sobre el cumplimiento de las materias sociales contenidas en dicho instrumento internacional. Se está, pues, ante un avance normativo enorme, máxime si se considera que las obligaciones a controlar no se limitan a los aspectos centrales de la seguridad marítima sino que se extienden a cualquier condición de trabajo que pueda repercutir negativamente en la salud y el bienestar de este colectivo.

España fue el primer Estado Miembro en ratificar el CTM 2006, a principios del año 2010. Una premura que contrasta con las escasas intervenciones del legislador nacional²⁸, y deja una situación normativa que

²⁸ Más allá de las normas aquí referidas, el RD 572/2013, de 26 de julio, por el que se

la Ley de Navegación Marítima de 2014 tampoco ha corregido. La LPRL puede extrapolarse al escenario tratado en estas páginas, aunque no es una norma pensada para el trabajo a bordo de buques y presenta un par de agujeros a este respecto. Primeramente, hay algunos aspectos en los que se debe recurrir al CTM 2006 porque no son tratados en aquella, como por ejemplo la constitución de un Comité de Seguridad y Salud a bordo²⁹. Igualmente, sería bueno que se regulase con decisión la cuestión de los riesgos psicosociales, que si ya desde hace más de una década son la principal fuente de dolencias en el plano laboral³⁰, su capacidad de hacer daño se acentúa en las condiciones de aislamiento y monotonía que presenta el trabajo en el mar. Es tónica general que los estudios en materia -así como la atención normativa- se hayan centrado en la seguridad laboral, abordándose cuestiones técnicas como el diseño de la maquinaria, construcción, innovaciones técnicas, mantenimiento o equipos del buque. Lo cual da la espalda a la realidad que arrojan las investigaciones sobre siniestralidad en el mar de los últimos 30 años: el factor humano es causa, concausa, o está presente en los accidentes de trabajo marítimos. Así las cosas, la planificación eficiente de las condiciones laborales y de vida de la gente de mar se perfila como una cuestión innegociable, si lo que se pretende es verdaderamente proteger a este colectivo de cuantos riesgos amenazan su integridad. Acometerla se traduciría en una disminución de este tipo de dolencias y, por extensión, de la siniestralidad laboral, dada la estrecha relación que suele haber entre el deterioro psicológico, el físico, y la producción de accidentes. El aumento del número de tripulantes, y su

modifica el RD 452/2010, de 5 de marzo, sobre la estructura orgánica del Ministerio de Fomento, y el RD 1004/2014, de 5 de diciembre, por el que se modifica el RD 1737/2010, de 23 de diciembre, que aprueba el Reglamento sobre inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

²⁹ M. MIÑARRO YANINI, *Acercas 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*, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82, p. 352.

³⁰ Ya en 2007, la VI Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo reflejaba que el 34'35% de los accidentes laborales se debía a los riesgos psicosociales.

Por su parte, la encuesta realizada cada cinco años por la Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y de Trabajo coloca en segundo lugar los problemas relacionados con el estrés laboral, sólo superados por los trastornos músculo-esqueléticos, si bien estos están a su vez influidos por factores de corte psicosocial.

En cuanto a las actividades marítimas, en torno al 80% de los accidentes se deben en parte al error humano. Véase M. BARNETT, *Searching for the root causes of maritime casualties, individual competence or organizational culture*, en *WMU Journal of maritime Affairs*, 2005, n. 4, pp. 131-145; o F.X. MARTÍNEZ DE OSÉS, N. VENTIKOS, *A critical assessment of human element regarding maritime safety: issues of planning, policy and practice*, en *Revista del Instituto de la Navegación de España*, 2003, n. 17, pp. 68-80.

consiguiente disminución de carga de trabajo, podría suavizar esta problemática.

En cuanto a lo sí regulado, quizá debiera haberse confiado la coordinación general de las labores de inspección y control establecidas en el RD 357/2015 a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social -considerando su especialización y el hecho de que para la elaboración del título V del CTM 2006 se partiera del Convenio 178 sobre la inspección de trabajo (gente de mar), de 1996- pero no se puede decir que la opción tomada sea mala.

Desde aquí se quiere abogar por la inclusión del sector marítimo-pesquero en el Anexo I RD 39/1997. Ello eliminaría a los armadores la posibilidad de asumir personalmente la prevención de riesgos laborales en sus embarcaciones. Opción esta que, a todas luces, resulta inadecuada en tanto en cuanto requiere que el empleador esté presente de forma habitual en el centro de trabajo cuando, en su forma más simple, una empresa naviera va a constar como mínimo de dos centros: una oficina en tierra y un buque. Al margen de esto, parece ilógico no recoger el trabajo a bordo de buques como actividad peligrosa, toda vez que la propia OIT considera a la pesca una de las industrias más peligrosas del mundo laboral.

Parece que la ratificación del CTM 2006 fue bastante atropellada, y que se realizó sin disponer cuáles habían de ser los pasos a seguir *a posteriori* para implementar sus contenidos en nuestro sistema de fuentes y en nuestra realidad práctica³¹.

Con todo, desde aquí se prefiere cerrar con la lectura menos negativa de que el desbarajuste se queda en el plano formal, y los trabajadores del mar -en España y en términos globales- han experimentado una mejora paulatina de sus condiciones laborales, en general, y en materia de prevención de accidentes en particular. Ello por el indiscutible tesón que ha demostrado la OIT, que lejos de acomodarse en la concepción arcaica y fatalista de que al mar hay que pagarle un tributo se rebeló contra ella desde sus inicios, sacando adelante una cascada de instrumentos normativos que han venido a dignificar la vida de la gente de mar.

6. Bibliografía

ALBA FERNÁNDEZ M., *Régimen jurídico-privado del capitán de buque*, Tirant lo Blanch, Valencia, 2006

³¹ De la misma opinión O. FOTINOPOULOU BASURKO, *El control y certificación del cumplimiento del Convenio de Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT: aspectos críticos del RD 357/2015*, en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 2016, n. 42, p. 231.

- BARNETT M., *Searching for the root causes of maritime casualties, individual competence or organizational culture*, en *WMU Journal of maritime Affairs*, 2005, n. 4
- BOUZA PREGO M.A., CARRIL VÁZQUEZ X.M., *Los daños derivados del trabajo a bordo de buques: el accidente de trabajo marítimo*, en *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, Bilbao, 2014
- BURGOS GINER M.A., *La política de prevención frente a los riesgos a bordo de los buques, Organismos nacionales e internacionales competentes*, en O. FOTINOPOULOU BASURKO (coord.), *La seguridad marítima y los derechos laborales de la gente de mar*, Gomylex, Bilbao, 2014
- CARDENAL CARRO M., *Seguridad y causalidad de los accidentes en el sector pesquero*, en G. RODRÍGUEZ INIESTA (coord.), *Mar, trabajo y Seguridad Social*, Laborum, Murcia, 2002
- CARRIL VÁZQUEZ X.M., *El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de 2006*, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82
- CHAUMETTE P., *El Convenio de trabajo marítimo: Cuarto pilar de derecho internacional marítimo*, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82
- FOTINOPOULOU BASURKO O., *La noción híbrida de gente de mar en el CTM 2006 de la OIT y su plasmación en el ordenamiento español y francés*, en *Revista de Derecho del Transporte*, 2017, n. 17
- FOTINOPOULOU BASURKO O., *El control y certificación del cumplimiento del Convenio de Trabajo Marítimo, 2006 de la OIT: aspectos críticos del RD 357/2015*, en *Revista General de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social*, 2016, n. 42
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO, *Informe y propuestas para la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al sector marítimo*, 1998
- MARTÍNEZ DE OSÉS F.X., VENTIKOS N., *A critical assessment of human element regarding maritime safety: issues of planning, policy and practice*, en *Revista del Instituto de la Navegación de España*, 2003, n. 17
- MIÑARRO YANINI M., *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*, en *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, 2009, n. 82.
- NIELSEN D., ROBERTS S., *Fatalities among the world's merchant seafarers (1990-1994)*, en *Marine Policy*, 1999, n. 1
- ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *Prevención de accidentes a bordo de los buques en el mar y en los puertos. Repertorio de recomendaciones prácticas de la OIT*, 1996, Ginebra, Oficina Internacional del Trabajo

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO, *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, 2009

RIBES MORENO M.I., *La labor de la Organización Internacional del Trabajo respecto a la marina mercante*, en *Revista de Relaciones Laborales*, 2018, n. 39

VALTICOS N., VON POTOBOSKY G., *International Labour Law*, Kluwer Law and Taxation Publishers, Deventer-Boston, 1995

ADAPT es una Asociación italiana sin ánimo de lucro fundada por Marco Biagi en el año 2000 para promover, desde una perspectiva internacional y comparada, estudios e investigaciones en el campo del derecho del trabajo y las relaciones laborales con el fin de fomentar una nueva forma de “hacer universidad”. Estableciendo relaciones estables e intercambios entre centros de enseñanza superior, asociaciones civiles, fundaciones, instituciones, sindicatos y empresas. En colaboración con el DEAL – Centro de Estudios Internacionales y Comparados del Departamento de Economía Marco Biagi (Universidad de Módena y Reggio Emilia, Italia), ADAPT ha promovido la institución de una Escuela de Alta formación en Relaciones Laborales y de Trabajo, hoy acreditada a nivel internacional como centro de excelencia para la investigación, el estudio y la formación en el área de las relaciones laborales y el trabajo. Informaciones adicionales en el sitio www.adapt.it.

Para más informaciones sobre la Revista Electrónica y para presentar un artículo, envíe un correo a redaccion@adaptinternacional.it



ADAPTInternacional.it

Construyendo juntos el futuro del trabajo