



MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL

R160 - Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160)



H50- Transporte por vía
acuática



XXI_1.1_OIT_H50_20_R160_
R0_1979

R160 - Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979 (núm. 160)

Visualizar en: [Inglés](#) - [Francés](#) - [árabe](#) - [alemán](#) - [ruso](#)

Preámbulo

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Convocada en Ginebra por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, y congregada en dicha ciudad el 6 de junio de 1979 en su sexagésima quinta reunión;

Después de haber decidido adoptar diversas proposiciones relativas a la revisión del Convenio sobre la protección de los cargadores de muelle contra los accidentes (revisado), 1932 (núm. 32), cuestión que constituye el cuarto punto del orden del día de la reunión, y

Después de haber decidido que dichas proposiciones revistan la forma de una recomendación que complete el Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979,

adopta, con fecha veinticinco de junio de mil novecientos setenta y nueve, la presente Recomendación, que podrá ser citada como la Recomendación sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979:

I. Campo de Aplicación y Definiciones

1. A los efectos de la presente Recomendación, la expresión **trabajos portuarios** comprende la totalidad o cada una de las partes de los trabajos de carga o descarga de todo buque, así como cualesquiera operaciones relacionadas con estos trabajos; la definición de tales trabajos debería fijarse por la legislación o la práctica nacionales. Al elaborar o revisar dicha definición se debería consultar a las organizaciones de empleadores y de trabajadores interesadas o recabar su concurso con ese fin en alguna otra forma.

2. A los efectos de la presente Recomendación:

(a) la expresión **trabajador** significa toda persona empleada en trabajos portuarios;

(b) la expresión **persona competente** significa toda persona en posesión de los conocimientos y experiencia necesarios para el ejercicio de una o varias funciones específicas y reconocida como tal por la autoridad competente;

(c) la expresión **persona responsable** significa toda persona nombrada por el empleador, por el capitán del buque o por el propietario de una máquina, según el caso, para asegurar el cumplimiento de una o varias funciones específicas, y que posea suficientes conocimientos y experiencia y la necesaria autoridad para el desempeño adecuado de tales funciones;

(d) la expresión **persona autorizada** significa toda persona habilitada por el empleador, por el capitán del buque o por una persona responsable para realizar una o varias tareas determinadas, y que posea los conocimientos técnicos y la experiencia necesarios;

(e) la expresión **aparejo de izado** incluye todo aparejo de manipulación fijo o móvil, incluyendo las rampas de muelle accionadas mecánicamente, utilizado en tierra o a bordo del buque para suspender, elevar y descender cargas y para trasladarlas, en suspensión o sostenidas, de una posición a otra;

(f) la expresión **equipo accesorio de manipulación** comprende todo dispositivo por medio del cual pueda fijarse una carga a un aparejo de izado, pero que no forme parte integrante de dicho aparejo o de la carga;

(g) el término **acceso** comprende igualmente la idea de salida;

(h) el término **buque** comprende todas las categorías de buques, embarcaciones, gabarras, alijadores y aerodeslizadores, con exclusión de los buques de guerra.

II. Disposiciones Generales

3. Al dar efecto al Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, cada Estado Miembro debería tener en cuenta:

(a) las disposiciones de los convenios, reglas y recomendaciones pertinentes adoptados bajo los auspicios de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), en particular las de la Convención internacional sobre la seguridad de los contenedores, 1972, con las modificaciones de que pueda ser objeto;

(b) las normas adoptadas al respecto por organizaciones internacionales de normalización autorizadas;

(c) las disposiciones de los convenios, reglas y recomendaciones pertinentes, relativas a la navegación interior, adoptadas bajo los auspicios de organizaciones internacionales.

4. Al establecer medidas en virtud del párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, cada Estado Miembro debería tener en cuenta las sugerencias técnicas contenidas en la última edición del Repertorio de recomendaciones prácticas sobre la seguridad e higiene en los trabajos portuarios, publicado por la Oficina Internacional del Trabajo, en la medida en que sean apropiadas y pertinentes habida cuenta de las circunstancias y condiciones nacionales.

5. Al adoptar las medidas a que se refiere el párrafo 1 del artículo 4 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, todo Estado Miembro debería tener en cuenta las disposiciones de la parte III de la presente Recomendación, que complementan las disposiciones de la parte III de dicho Convenio.

6. Con objeto de prevenir los accidentes del trabajo y las enfermedades profesionales, los trabajadores deberían recibir instrucción o formación suficiente sobre métodos de trabajo que no entrañen riesgos y en materia de higiene del trabajo, y, en la medida en que sea necesario, en primeros auxilios y acerca de la utilización de los aparejos de manipulación en condiciones de seguridad.

III. Medidas Técnicas

7.

(1) Todos los pasillos deberían:

(a) estar claramente señalados;

(b) siempre que sea posible y razonable, estar despejados de todo obstáculo no relacionado con el trabajo en curso.

(2) Siempre que sea posible y razonable, los pasillos para el tránsito de vehículos deberían ser de dirección única.

8.

(1) Siempre que sea posible y razonable, los medios de acceso deberían estar situados de manera que por encima de ellos no pasen cargas en suspensión.

(2) Siempre que sea necesario, los medios de acceso al buque deberían estar equipados de una red de seguridad adecuadamente fijada para impedir que los trabajadores caigan al agua entre el costado del buque y el muelle adyacente.

9. Las placas de conexión utilizadas con las puertas-rampas de los buques de transbordo horizontal deberían concebirse y utilizarse de manera que reúnan todas las garantías de seguridad.

10.

- (1) Toda boca de escotilla en el puente superior que no esté protegida por medio de brazolas de altura y firmeza adecuadas debería estar cubierta o vallada de modo eficaz.
- (2) Toda boca de escotilla de entrepuentes debería estar eficazmente vallada hasta una altura suficiente.
- (3) La barandilla debería poder quitarse provisionalmente en cualquier lado de la boca de escotilla cuando ello sea necesario para la carga o descarga de mercancías.
- (4) En caso de no poder aplicarse por razones de orden técnico las disposiciones de los subpárrafos 1) y 2) del presente párrafo, una persona autorizada debería velar por la seguridad de los trabajadores.
- (5) No debería depositarse ninguna carga sobre los cuarteles de escotilla ni debería pasar por ellos ningún vehículo, a menos que dichos cuarteles sean de suficiente resistencia para este uso.

11. Cuando las dimensiones de la bodega lo requieran, convendría prever más de un medio de evacuación.

12. Los conductores de aparejos de izado deberían comprobar el funcionamiento de los dispositivos de seguridad antes de comenzar las operaciones.

13.

(1) El reaprovisionamiento de gasolina de los vehículos o de los aparejos de izado alimentados con ese combustible no debería efectuarse en las bodegas del buque. En el caso de vehículos o de aparejos de izado que utilicen otros combustibles, su reaprovisionamiento sólo debería efectuarse en las bodegas en condiciones que garanticen, en la medida en que esto sea posible y razonable, la seguridad de los trabajadores a bordo de los buques.

(2) Siempre que sea posible y razonable, en las bodegas deberían utilizarse preferentemente motores que no contaminen el aire.

14. En la medida en que sea posible y razonable, los trabajadores no deberían encontrarse en el sector de la bodega donde funcionen máquinas de arrumaje o grúas de mordaza.

15. Ninguna parte nueva de un aparejo de izado o de un equipo accesorio de manipulación debería fabricarse con hierro forjado.

16. No debería someterse a tratamiento térmico ninguna pieza accesorio de manipulación, a menos que el tratamiento se realice bajo el control de una persona competente y de acuerdo con sus instrucciones.

17. Las unidades de carga deberían embalsarse en caso necesario con materiales adecuados y en cantidad suficiente para proteger las eslingas de unidades de carga preeslingadas.

18. No se deberían utilizar en ningún caso eslingas no aprobadas o inspeccionadas previamente.

19. Toda pluma o bastidor de izado, todo dispositivo magnético o neumático de izado que no forme parte integrante de un aparejo de izado y cualquier otro accesorio de manipulación que pese más de 100 kilogramos deberían llevar marcados claramente su propio peso.

20. Las bateas o paletas fungibles y aparatos similares:

(a) deberían estar claramente marcados o rotulados con la indicación de que son fungibles;

(b) no deberían ser utilizados si no están exentos de cualquier defecto que pudiera afectar su utilización en condiciones de seguridad;

(c) no deberían ser utilizados nuevamente.

21. Las unidades de carga trabadas mediante alambres o flejes no deberían ser izadas ni bajadas con ganchos u otros aparatos sujetos a los alambres o flejes, a menos que tales alambres o flejes sean de resistencia suficiente.

22. Deberían adoptarse todas las medidas razonables a fin de reducir al mínimo posible los riesgos de accidente cuando se deba trabajar sobre la cubierta de los contenedores.

23.

(1) Las sustancias peligrosas sólo se deberían manipular, almacenar y estibar bajo la supervisión de una persona responsable.

(2) Cuando se hayan de manipular, almacenar y estibar sustancias peligrosas, debería informarse adecuadamente a los trabajadores que participen en tales operaciones acerca de las precauciones especiales que se deben observar, incluyendo la acción que debe tomarse en caso de derrame o escape accidental de los recipientes.

24. El personal encargado de prestar los primeros auxilios debería ser capaz de aplicar métodos de reanimación y de salvamento apropiados.

25. Los aparejos de izado deberían estar provistos, si es necesario y en la medida en que sea posible y razonable, de medios para que el conductor pueda abandonar su cabina en caso de peligro. Se deberían tomar disposiciones para hacer posible la evacuación del conductor lesionado o enfermo sin agravar su estado.

26.

(1) Los resultados de los exámenes médicos y especiales a que se refiere el artículo 36 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, deberían comunicarse al trabajador interesado.

(2) Debería informarse al empleador de si el trabajador está en condiciones de llevar a cabo sus tareas y de si puede constituir un riesgo para otras personas, siempre que, de conformidad con el artículo 39 de dicho Convenio, se respete el carácter confidencial de esta información.

27. En la medida en que sea razonable y realizable, las instalaciones a que se refiere el artículo 40 del Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979, deberían incluir vestuarios.

Consultarse los correspondientes

Key Information

Recomendación sobre seguridad e higiene en los trabajos portuarios

Adopción: Ginebra, 65ª reunión CIT (25 junio 1979) - Estatus: Instrumento actualizado.

See also

[Sumisiones a las autoridades competentes por país](#)



CAISA TECH