

CONVENIO REFUNDIDO MARITIMO DE LA O.I.T. 2006.
ATENCION MÉDICA A BORDO DE BUQUES Y EN TIERRA;
RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR.
DOMINGO GONZALEZ JOYANES
A CORUÑA OCTUBRE 2011



La entrada en vigor del CTM 2006, se somete a un doble requisito:

1.- Es preciso que sea ratificado por:

* 30 estados.

* Ratificación a su vez por un 33% del arqueo bruto de la flota mundial.

En cuanto al primero de los requisitos ha procedido a su ratificación con depósito del instrumento correspondiente ante el Director General de la

OFICINA: PANAMA, GABON, LETONIA, NORUEGA, LIBERIA, ANTIGUA Y BARBUDA, BAHAMAS. ISLAS MARSHALL, BENIN,

BOSNIA HERZEGOVINA, CROACIA, SAN VICENTE Y LAS

GRANADINAS, SINGAPUR, LUXEMBURGO, BULGARIA,

DINAMARCA, CANADA, SUIZA y ESPAÑA (19 PAISES) 1.10.11, tres de

ellos con reservas en cuanto al 4.5.-seguridad social.

LA ATENCION MÉDICA A BORDO DE BUQUES Y EN TIERRA

Se caracteriza por establecer una parte Obligatoria compuesta por la Regla 4.1, la norma A41, y cinco pautas (o parte no obligatoria).

ASPECTOS QUE DESARROLLA EL CONVENIO

la prestación de atención médica

el formulario de informe médico

la atención médica en tierra

la asistencia médica a otros buques y la cooperación internacional y

las personas a cargo de la gente de mar.



OBJETIVO:

Proteger la salud de la gente de mar y asegurar su acceso rápido a la atención médica a bordo y en tierra, velando porque la gente de mar este protegida por medidas adecuadas para la salud y tengan un acceso rápido u adecuado a la atención médica (sin coste alguno)

Garantizar que la gente de mar que se encuentre en su territorio y precisen asistencia médica tengan acceso a las instalaciones en tierra, en cualquier caso del mismo nivel que el de los trabajadores en tierra.



EXTENSION

Se extenderá a los siguientes ámbitos:

- 1º.- Deberá garantizarse las medidas de protección de la salud, atención médica y odontológica para los que trabajen a bordo de buques que enarboles su pabellón.
 - a.- **Protección médica** como las que gozan los trabajadores en tierra, incluido el rápido acceso a los medicamentos necesarios, así como al equipo y los servicios médicos necesarios para el diagnóstico y tratamiento y a información y asesoramiento médicos.
 - b.- **Garantizar** el derecho de la gente de mar, a la asistencia sin demora de médicos o dentistas en los puertos de escala.
 - c.- **Se establece el principio de gratuidad** de los servicios de atención médica y protección sanitaria, a bordo y en puerto de desembarco extranjero; siempre en relación con la legislación nacional.
 - d.- Desarrollo de tratamientos para la gente de mar enferma o accidentada y de tales programas de promoción de la salud y de educación sanitaria.

2º.- Adopción por las autoridades competentes de un formulario de informe médico para uso de los capitanes de buque y del personal médico pertinente en tierra y a bordo, de carácter confidencial.

3º.- Establecimiento de una legislación que establezca los requisitos aplicables a las instalaciones, el equipo y la formación de enfermería y atención médica a bordo de los buques que enarboles su pabellón.

4º.- Todas las legislaciones nacionales deberán como mínimo prever los siguientes requisitos:

a.- Todos los buques llevarán Botiquín, Equipo médico y Guía médica, con

sometimiento a controles e inspecciones de las mismas en relación con el tipo de buque, travesías según las normas internacionales.

b.- Todos los buques que lleven 100 o más personas a bordo y que habitualmente hagan travesías internacionales de más de tres días deberán llevar un médico calificado encargado de prestar atención médica.

c) Todos los buques que no lleven ningún médico deberán llevar a bordo al menos un marino que esté a cargo de la atención médica y de la administración de medicamentos (tal y como establece STCW 1978, enmendado

d) Establecimiento o garantía de la existencia de un sistema 24 horas de consultas médicas por radio o por satélite, incluido el asesoramiento de especialistas; las consultas médicas, incluida la transmisión de mensajes médicos por radio o por satélite entre un buque y las personas que deberán ser gratuitas para todos los buques, independientemente del pabellón que enarboles.

PRESTACION DE ATENCION MÉDICA (Pauta no obligatoria)

En aquellos buques que no exige que lleven un médico, se establece un 2 criterio:

1º.- Aquellos buques que habitualmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica calificada y servicios médicos deberían designar al menos a un marino que haya seguido la formación en primeros auxilios autorizada exigida en el Convenio de Formación y que se encuentre capacitado para seguir instrucciones medicas por radio o satélite.

2º.- El resto de buques deberían designar al menos a un marino (cursos que deberá perfeccionar e incrementar las competencias al menos cada cinco años) que haya seguido la formación en atención médica autorizada, exigida en el Convenio de Formación, que abarque una formación práctica y una formación en técnicas de socorro, como la terapia intravenosa.

MANTENIMIENTO DE BOTIQUIN Y SU CONTENIDO: Será inspeccionado periódicamente a intervalos regulares no superiores a doce meses, velando por la fecha de caducidad y las condiciones de conservación de los medicamentos, teniendo en cuenta las recomendaciones internacionales en la materia, incluida la Guía médica internacional de a bordo y otras guías nacionales.

EN BUQUES CON CARGA PELIGROSA: Debería suministrarse a la gente de mar la información necesaria sobre la índole de las sustancias, los riesgos que entrañan, los equipos de protección personal necesarios, los procedimientos médicos pertinentes y antídotos.

Todos los buques deberían llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones de radio a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas; y, si están dotados de un sistema de comunicación por satélite, deberían llevar a bordo una lista completa y actualizada de las estaciones terrestres costeras a través de las cuales puedan hacerse consultas médicas.

GUIA MEDICA INTERNACIONAL DE A BORDO

Segunda Edición



ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD
GINEBRA



EL FORMULARIO DE INFORME MEDICO (Pauta no obligatoria)

Se utilizará el FORMULARIO NORMALIZADO DE INFORME MEDICO, previsto en la parte A del Código, que permitirá el intercambio de informaciones médicas con tierra, entre buques, en caso de enfermedad o lesiones.

Las directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de marinos se encuentran regulados expresamente.

LA ATENCION MÉDICA EN TIERRA (Pauta no obligatoria)

Los servicios médicos en tierra que atiendan a gente de mar deberán caracterizarse por:

a.- contar con médicos, dentistas y personal sanitario cualificado.

b.- Deberá adoptarse medidas para asegurar que la gente de mar que llegue a puerto tenga

acceso a:

- tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o lesión.

- hospitalización si fuera necesario.

- acceso a servicios de odontología, sobre todo en caso de urgencias. c.- Se aplicaran

todos los principios de la asistencia sanitaria universal sin limitación de raza, sexo, religión...y el

asegurar los tratamientos con miras a complementar los servicios médicos (3)


LA ASISTENCIA MÉDICA A OTROS BUQUES Y LA COOPERACION INTERNACIONAL.

Pauta no obligatoria

OBJETIVO: Que todos los miembros colaboren en actividades de cooperación internacional en materia de asistencia, programas e investigación sobre protección de la salud y atención médica.

EXTENSION: Se extenderá a los siguientes ámbitos:

- 1.- Desarrollo de los sistemas de búsqueda y salvamento con un desarrollo de la asistencia médica y de evacuación de gente de mar enfermos o lesionados; mediante centros de coordinación de operaciones de salvamento y servicios de salvamento aéreos. De conformidad con el Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos
- 2.- Aprovechar el servicio de los buques con médico a bordo y aquellos buques que puedan ofrecer los.
- 3.- Establecer una lista internacional de médicos y de centros de asistencia médica disponibles en todo el mundo para prestar atención médica de urgencia a la gente de mar;
- 4.- Establecer sistemas de desembarco de la gente de mar en tierra para que reciba un tratamiento de urgencia.
- 5.- Derecho de repatriación a la gente de mar hospitalizada en el extranjero, bajo criterios médicos.
- 6.- Promover la creación de centros de salud para gente de mar y sistemas de investigación.
- 7.- Desarrollar la formación del personal médico y sanitario sobre medicina marítima. Desarrollo de estadísticas de enfermedades, accidentes y muertes de gente de mar. celebración de cursos, seminarios u grupos.
- 8.- Creación de servicios de salud y servicios médicos especiales, de carácter curativo y preventivo, en los puertos.
- 9.- Adopción de medios de repatriación de cuerpos o cenizas si así lo desean los familiares.
- 10.- Cooperación internacional mediante acuerdos bilaterales o multilaterales.



Bloque II

*Consulta
Radio -
Médica*

CONSULTA RADIO-MEDICA

EXAMEN DEL PACIENTE

-Interrogatorio Clínico

EXPLORACION FISICA

-Registro de constantes vitales

-Por zonas corporales. Maniobras exploratorias

ASISTENCIA MEDICA A DISTANCIA

-Forma de conectar con el Centro Radio-Médico Español

-Normas para realizar la consulta radio-médica

-Instrucciones a seguir para la toma de datos y síntomas del paciente

-Laminas de situación de síntomas o lesiones

BOTIQUIN A BORDO

-Contenido y revisión periódica de los botiquines

-Contraindicaciones, efectos secundarios e interacciones de los medicamentos.

-Mantenimiento y reposición del botiquín.

ANEXOS

-Categoría de buques y tipo de botiquín.

-Tipos de botiquín que debe llevar el buque según su actividad.

-Listado de sustancias peligrosas

Fuente: Guía sanitaria a bordo/ http://www.seg-social.es/ism/gsanitaria_es/indice_cap3.htm

CENTROS NACIONALES DE SANIDAD MARITIMA



CENTRO DE SANIDAD MARÍTIMA



CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO



- Dakar (Senegal) Luanda (Angola)
- Mombasa (Kenia) Mahé (Islas Seychelles)
- Nouadhibou (Mauritania) Walvis Bay (Namibia)
- Abidjan (Costa de Marfil)



Desempeñan su actividad en estrecha colaboración con el Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina y con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, responsable de organizar la evacuación del tripulante desde alta mar en el medio disponible más adecuado, en los casos que precisan evacuación urgente a puerto.

También prestan apoyo logístico de emergencia, como desenganche de redes, servicio de buzos, reparaciones eléctricas, etc., a los barcos españoles que lo precisen e, incluso, recogida de náufragos.

Buques sanitarios y de apoyo logístico "Esperanza del Mar" y "Juan de la Cosa

LAS PERSONAS A CARGO DE LA GENTE DE MAR (Pauta no obligatoria)

Se requiere a los estados a adoptar medidas tendentes a garantizar la asistencia médica a familiares de gente de mar domiciliados en cada uno de los territorios, siempre que no estén acogidos por otros sistemas de protección. Señalando también la obligación de informar a la OFICINA INTERNACIONAL DE TRABAJO de estas creaciones.

Relacionado estrechamente en la actualidad con:

CONVENIO SOBRE LA REPATRIACION DE LA GENTE DE MAR 166/1987

CONVENIO SOBRE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LA GENTE DE MAR 165/1987

CONVENIO SOBRE LA PROTECCION DE LA SALUD Y ASISTENCIA MEDICA

164/1987

CONVENIO SOBRE BIENESTAR DE GENTE DE MAR 163/1987

RESPONSABILIDAD DEL ARMADOR I

Se caracteriza por establecer una parte Obligatoria compuesta por la Regla 4.2, la norma A42, y unas pautas (o parte no obligatoria) que desarrolla la responsabilidad del armador.

Tenemos que tener en cuenta la reproducción importante de lo establecido por el

FINALIDAD: Asegurar que la gente de mar estCONVENIO N° 55 OIT, sobre Obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar de 1936 y el CONVENIO N° 165, de 1987, sobre la Seguridad Social de gente de mar. e protegida contra las consecuencias financieras de la enfermedad, lesiones o muerte que se produzcan en el caso de un acuerdo de empleo o que deriven del mismo; sin excluir cualesquiera otro recurso al alcance de la gente de mar.

PERSONA RESPONSABLE: El armador es sobre el que recae la obligación de soportar las consecuencias económicas que generen las enfermedades, accidentes, muerte por causa laboral de la gente de mar.

EXTENSION DE LA RESPONSABILIDAD: Sufragar los gastos por enfermedad o accidente empleada a bordo de un buque en el periodo comprendido entre la fecha de comienzo y en su caso la de finalización (entendiendo la repatriación a su lugar de origen).

OBLIGACIONES: Todos los miembros deberán adoptar una legislación que exija que los armadores de los buques que enarboles su pabellón sean responsables de la protección de la salud y de la atención médica de toda la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de conformidad con las siguientes normas mínimas:

1º.- Constitución de una garantía financiera que asegure el pago de una indemnización en caso de muerte o discapacidad prolongada como resultado de accidente, enfermedad o riesgos profesionales de acuerdo con la legislación nacional, contrato de trabajo o acuerdo de empleo, convenio colectivo *

2º.- Sufragar los gastos de sepelio en caso de fallecimiento a bordo durante la duración del contrato .

3º.- los armadores deberán 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 de la discapacidad.

LIMITACIONES: La legislación nacional podrá limitar lo reseñado:

1º.- En cuanto a los gastos de asistencia médica, alojamiento y alimentación a un período que no podrá ser inferior a 16 semanas a partir del día en que se produjo la lesión o enfermedad.

2º.- En caso de INCAPACIDAD laboral para trabajar, el armador deberá pagar: la totalidad del salario mientras la gente de mar enferma o lesionada permanezca a bordo hasta que la gente de mar haya sido repatriada.

* Reunión del Consejo de Administración 5/20.11.2009 306 Reunión de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y **abandono** de la gente de mar (Ginebra, 2-5 de marzo de 2009) GB.306/STM/5/2 6 Actividades sectoriales para 2010...

EXIMENTES: La legislación nacional podrá eximir de responsabilidad a un armador siempre que:

- la lesión que no se haya producido en el servicio del buque.

- la lesión o la enfermedad imputables a la conducta indebida deliberada de la gente de mar enferma, herida o fallecida, y

- la enfermedad o deficiencia física disimuladas voluntariamente en el momento de la contratación.

- En cualquier caso el armador podrá sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio, siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad.

CONTROL DE APLICACIÓN DEL CONVENIO

Procedimientos para la presentación de quejas por parte de la gente de mar;
la supervisión por los armadores y los capitanes de las condiciones a bordo de sus buques;
la jurisdicción y el control de los buques por parte de los Estados del pabellón, y
las inspecciones de buques extranjeros por el Estado rector del puerto.

Al exigir que los Estados Miembros ratificantes no sólo apliquen el Convenio en virtud de su legislación nacional, sino que también documenten esta aplicación, el Convenio también debería aumentar la eficacia del control que se lleve a cabo en el plano internacional, sobre todo por los órganos competentes de la OIT

IMPLEMENTACION DEL CONVENIO

•DECLARACION DE
CONFORMIDAD LABORAL

+

•CERTIFICADO DE TRABAJO
MARITIMO

CERTIFICADO DE TRABAJO MARITIMO

La expedición del certificado corresponde al Estado del pabellón para los buques que enarboles su pabellón, una vez que el Estado (o una organización reconocida que haya sido autorizada a llevar a cabo las inspecciones) haya verificado que las condiciones de trabajo en el buque están de conformidad con la legislación nacional por la que se aplica el Convenio. El certificado tendría una validez de cinco años, a reserva de las inspecciones periódicas que realice el Estado del pabellón..

DECLARACION DE CONFORMIDAD LABORAL

La declaración se adjunta al certificado y contiene un resumen de la legislación nacional por la que se aplica una lista acordada de 14 temas de las normas marítimas y por la que se establece el plan del armador o del operador para asegurar el respeto de las normas a bordo del buque entre las distintas inspecciones. Las listas de los 14 temas que debe certificar el Estado del pabellón, y que pueden ser objeto de inspección si ésta se efectúa en un puerto extranjero, también figuran en los anexos del Convenio. Anexo A5-I Las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que deben ser inspeccionadas y aprobadas por el Estado del pabellón antes de expedir un certificado, de conformidad con el párrafo 1 de la norma A5.1.3, son las siguientes:

Edad mínima

Certificado médico

Calificaciones de la gente de mar

Acuerdos de empleo de la gente de mar

Utilización de un servicio privado de contratación y colocación autorizado, certificado o reglamentado

Horas de trabajo y de descanso

Niveles de dotación del buque

Alojamiento

Servicios de esparcimiento a bordo

Alimentación y servicio de fonda

Salud y seguridad y prevención de accidentes

Atención médica a bordo

Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

Pago de los salarios

Muchas Gracias

Merci beaucoup