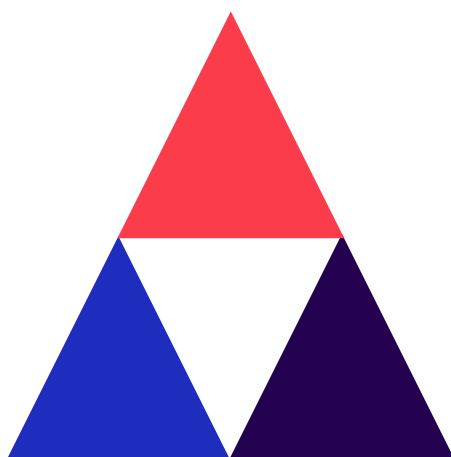




► Registro mundial de muertes de la gente de mar: Recopilación de datos a título experimental

Informe

Documento de información elaborado para la reunión del Comité Tripartito Especial
(Ginebra, 7-11 de abril de 2025)



► Abreviaturas

CIET	Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo
CIF	Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud
EQUASIS	Sistema europeo de información sobre la calidad del transporte marítimo
MLC, 2006	Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada
OIT	Organización Internacional del Trabajo
OMI	Organización Marítima Internacional
OMS	Organización Mundial de la Salud

► Índice

	Página
Abreviaturas.....	3
A. Introducción.....	7
B. Antecedentes.....	7
Requisitos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) con respecto a las muertes de la gente de mar	7
Presentación del cuestionario.....	8
Distribución y participación.....	9
C. Víctimas mortales entre la gente de mar	10
Muertes de la gente de mar clasificadas por causa	10
Muertes de la gente de mar por tipo de buque	10
Muertes de la gente de mar según el arqueo bruto del buque	11
Muertes de la gente de mar por ubicación del buque en el momento de los hechos.....	12
Muertes de la gente de mar según el sexo de la víctima	13
Muertes de la gente de mar por edad de la víctima.....	14
Muertes de la gente de mar según la categoría de la víctima	14
Muertes de la gente de mar según el servicio que prestaban	16
D. Cobertura de los datos.....	16
Cobertura de los datos sobre las muertes de la gente de mar por causa de la muerte.....	17
Límites de tiempo para las muertes ocurridas como consecuencia de accidentes del trabajo.....	17
Gente de mar cubierta	18
Tipos de buques cubiertos	19
E. Recomendaciones para la futura recopilación de datos.....	19
F. Resumen y conclusiones.....	20

Anexos

I. Países que responden a la recopilación experimental de datos sobre las muertes de la gente de mar por tipo de causa de la muerte	23
II. Estadísticas resumidas	24

► A. Introducción

1. El trabajo marítimo ha sido durante mucho tiempo una de las ocupaciones más peligrosas. Se asocia a un alto riesgo de mortalidad por accidentes del trabajo, problemas de salud, suicidio, desapariciones por causas desconocidas en el mar y otras causas indeterminadas.
2. Disponer de datos válidos, fiables y oportunos sobre las muertes de la gente de mar es fundamental para elaborar políticas de seguridad eficaces para el transporte marítimo, supervisar su eficacia e identificar las áreas que requieren medidas preventivas. Pese a que en la mayoría de los países se lleva haciendo, desde hace décadas, un seguimiento sistemático de las muertes causadas por accidentes del trabajo, no existe un sistema exhaustivo de recopilación de datos sobre las muertes de la gente de mar debidas a otras causas, como problemas relacionados con la salud, suicidios, incidentes por caídas fuera de borda u otras causas.
3. La pandemia de COVID-19 puso de manifiesto esta laguna, ya que se observó que las restricciones de movimiento impuestas durante el periodo repercutieron significativamente en la salud mental de la gente de mar. Es probable que esto haya contribuido a un aumento de los suicidios a bordo de los buques. Sin embargo, sin la recopilación sistemática de datos sobre suicidios, fue imposible determinar si tales incidentes estaban realmente aumentando.
4. En la actualidad, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) recopila y difunde datos sobre víctimas de lesiones mortales (y no mortales) por causa de accidentes del trabajo, pero no recoge datos sobre otras causas de muerte. Además, los datos sobre víctimas de lesiones mortales en el «Transporte marítimo y de cabotaje» (Clasificación Industrial Internacional Uniforme de todas las actividades económicas (CIIU) Revisión 4¹ código 501) se comunican junto con los datos sobre «Transporte por vías de navegación interiores» (CIIU Revisión 4² código 502), así como otros tipos de actividades de transporte y almacenamiento.
5. Como consecuencia de ello, actualmente no existen datos exhaustivos sobre todas las muertes relacionadas con el trabajo en el mar. Resolver esta carencia es esencial para mejorar la seguridad y el bienestar de la gente de mar en todo el mundo.

► B. Antecedentes

Requisitos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006) con respecto a las muertes de la gente de mar

6. En su cuarta reunión (Parte II) de mayo de 2022, el Comité Tripartito Especial (STC) del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006), adoptó varias enmiendas al Código del Convenio³. Estas enmiendas fueron posteriormente aprobadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en junio de 2022, y entraron en vigor el 23 de diciembre de 2024, de conformidad con el artículo XV, párrafo 7 del MLC, 2006.

¹ https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_4rev4s.pdf.

² https://unstats.un.org/unsd/publication/seriesm/seriesm_4rev4s.pdf.

³ Texto de las enmiendas adoptadas el 13 de mayo de 2022 (ilo.org).

7. Una de las enmiendas al Código exige que todas las muertes de la gente de mar empleada, contratada o que trabaje a bordo de buques se investiguen y registren de manera adecuada, y se notifiquen cada año al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo para su publicación en un registro mundial.
8. Aunque se esperaba que la enmienda entrara en vigor en diciembre de 2024, se acordó que convendría recopilar, a título experimental, los datos requeridos para 2023⁴.
9. Con este fin, la OIT, en consulta con la Mesa del STC y los Gobiernos que patrocinaron esta enmienda al MLC, 2006 (Australia, Francia, Kenya, Nueva Zelandia, Noruega y Panamá) elaboró un breve cuestionario electrónico (disponible en <https://www.ilo.org/es/resource/otro/registro-mundial-de-muertes-de-la-gente-de-mar-cuestionario-version-excel>) para apoyar la aplicación de esta enmienda y el establecimiento de un registro mundial sobre las muertes de la gente de mar. El principal objetivo del registro es investigar las muertes por accidentes del trabajo, cuestiones relacionadas con la salud, suicidio, caídas fuera de borda y otras causas desconocidas en buques cubiertos por el MLC, 2006 y determinar si han ido aumentando con el tiempo, así como comparar las tasas de mortalidad entre países y a lo largo del tiempo.
10. Se trata del primer esfuerzo por establecer una base de datos sobre el número de muertes de gente de mar por causa de fallecimiento.

Presentación del cuestionario

11. Los principales objetivos del cuestionario de prueba, realizado a principios de 2024, eran:
 - para permitir a los Gobiernos prepararse para la presentación formal de informes a partir de 2025⁵ e
 - identificar los aspectos del cuestionario que requieren mejoras, como la idoneidad de las definiciones facilitadas y la viabilidad de recopilar datos al nivel de detalle solicitado.
12. El cuestionario constaba de dos secciones:
 - información sobre la fuente de las estadísticas (cobertura, datos de contacto del organismo informador, etc.) y
 - cuadro de recopilación de datos: número de gente de mar fallecida por tipo de muerte, tipo, tamaño y ubicación del buque, y sexo, edad, categoría y servicio del marino.
13. Las definiciones del cuestionario se ajustan a lo siguiente:
 - MLC, 2006: la gente de mar y los buques que están cubiertos, y los que están excluidos de la cobertura⁶;
 - normas estadísticas vigentes sobre lesiones profesionales ocasionadas por accidentes del trabajo, adoptadas por la Conferencia Internacional de Estadísticos del Trabajo (CIET)⁷: deben incluirse las muertes que se produzcan en el plazo de un año a partir del accidente de trabajo a bordo del buque, y

⁴ La recopilación de datos será obligatoria para los miembros ratificantes a partir de 2025 y voluntaria para los demás.

⁵ Se reconoce que parte de la información solicitada puede no estar disponible actualmente a nivel de país, ya que los registros administrativos nacionales pueden no ajustarse todavía a los requisitos establecidos por las enmiendas al MLC, 2006. Se cree que este ejercicio experimental de recopilación de datos contribuirá a resolver este problema.

⁶ Por ejemplo, los buques no mercantes, los yates privados y los barcos de pesca no están cubiertos.

⁷ [Resolución sobre estadísticas de lesiones profesionales ocasionadas por accidentes del trabajo](#).

- Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud (CIE)⁸ de la Organización Mundial de la Salud (OMS): la tipología de las causas de mortandad.
14. Para garantizar la comparabilidad con las estadísticas de transporte marítimo existentes, el cuestionario utilizó clasificaciones que son coherentes, por ejemplo, con la clasificación de tipos de buques y el tamaño de los buques de la publicación de EQUASIS «[The world merchant fleet in 2020](#)» y, en cierta medida, con las clasificaciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) (<https://www.imo.org/es/OurWork/Safety/Pages/RegulationsDefault.aspx>).

Distribución y participación

15. La invitación a cumplimentar el cuestionario, junto con las instrucciones, se envió a todos los Estados Miembros de la OIT a finales de marzo de 2024. Las cartas se dirigieron a los ministerios de Trabajo y, en su caso, a las autoridades marítimas nacionales.
16. Se pidió a los encuestados que cumplimentaran el cuestionario y facilitaran los datos correspondientes a 2023. Si no disponían de datos de 2023, podían presentar los del año más reciente disponible (2022 o 2021). También se animó a los encuestados a ofrecer sugerencias y comentarios para mejorar el cuestionario.
17. El cuestionario, disponible en las tres lenguas oficiales de la OIT (inglés, francés y español), se facilitó en formato Excel y como formulario en línea.
18. A pesar de ser una encuesta experimental, se recibieron respuestas de 57 países. En el anexo I de este informe se incluye una lista de los países declarantes. De los 57 países que respondieron, 51 proporcionaron datos, mientras que tres países (Armenia, Eswatini y Rumania) indicaron que ningún buque enarbola su pabellón nacional, y tres países (Colombia, Kiribati y Malta) indicaron que no disponen de datos actualmente, pero que está previsto recopilarlos en el futuro. De los 51 países que comunicaron datos, cinco (Barbados, Bélgica, Brasil, Eslovenia y Sri Lanka) no facilitaron metadatos sobre la cobertura de la gente de mar en el grupo de referencia y/o los tipos de víctimas mortales.

► Cuadro 1. Respuestas a la recopilación experimental de datos sobre las muertes de la gente de mar por causa de la muerte

	Número de países
Países que respondieron	57
Países con datos	51
Países con metadatos	46

19. Las dos secciones siguientes ofrecen un análisis de: *a*) las muertes de la gente de mar notificadas en las distintas categorías, incluidos los accidentes del trabajo, las enfermedades, caídas fuera de borda, los suicidios, los casos investigados y otras causas y *b*) la cobertura de los datos. Los resultados no están ajustados por falta de respuesta.

⁸ <https://www.who.int/es/standards/classifications/classification-of-diseases>.

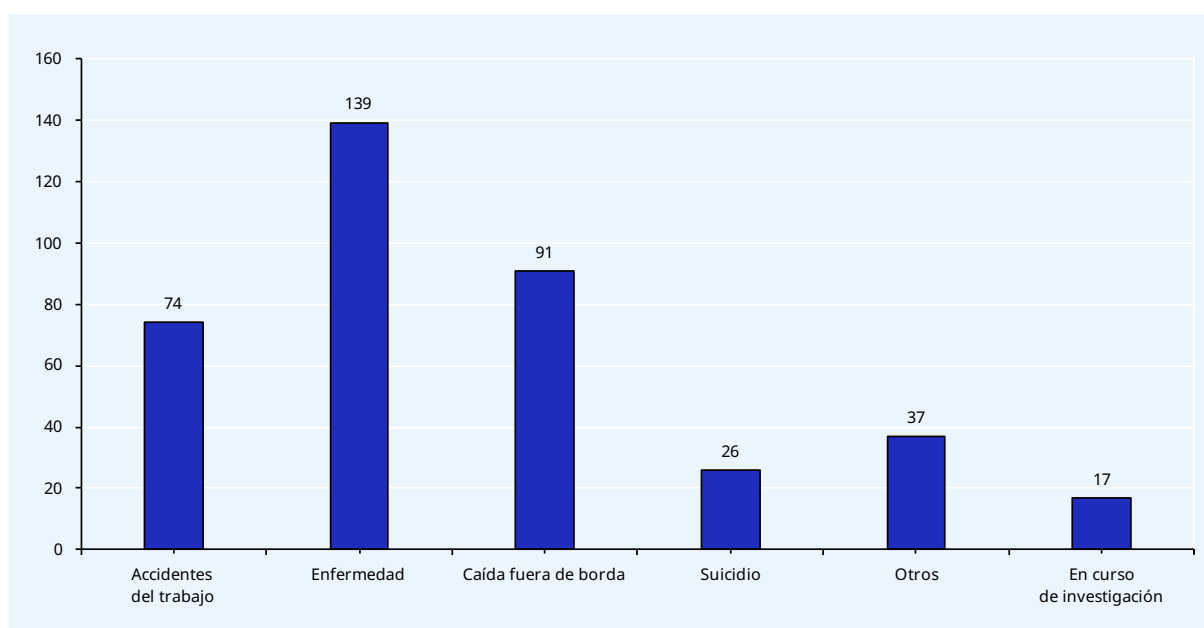
► C. Víctimas mortales entre la gente de mar

20. Uno de los objetivos del cuestionario era arrojar luz sobre la disponibilidad actual de datos sobre el número de muertes de la gente de mar por causa de la muerte, por tipo de buque, tamaño y ubicación del buque, y sexo, edad, puesto ocupacional y servicio prestado por la gente de mar. Se solicitaron datos sobre las cinco causas principales de las muertes: accidentes del trabajo, factores relacionados con la salud, caídas fuera de borda, suicidio y otras causas, así como las muertes que aún se están investigando.

Muertes de la gente de mar clasificadas por causa

21. Se registraron 403 muertes en 51 países. Las principales causas de muerte fueron: enfermedades, con 139 casos; caídas fuera de borda, con 91 casos; y accidentes del trabajo, con 74 casos. Estas tres categorías representaron más del 75 por ciento de todas las muertes, siendo las enfermedades la causa más importante. Los suicidios representaron el 6,5 por ciento de todas las muertes notificadas. Las muertes por otras causas (9,2 por ciento) incluyeron muertes atribuidas a causas naturales, incidentes relacionados con el alcohol, asesinatos y muertes en tierra. Alrededor del 4,2 por ciento de las muertes no pudieron incluirse en la clasificación, ya que seguían siendo investigadas en el momento de la notificación.

► Gráfico 1. Número de muertes de la gente de mar clasificadas por causa, 2023*



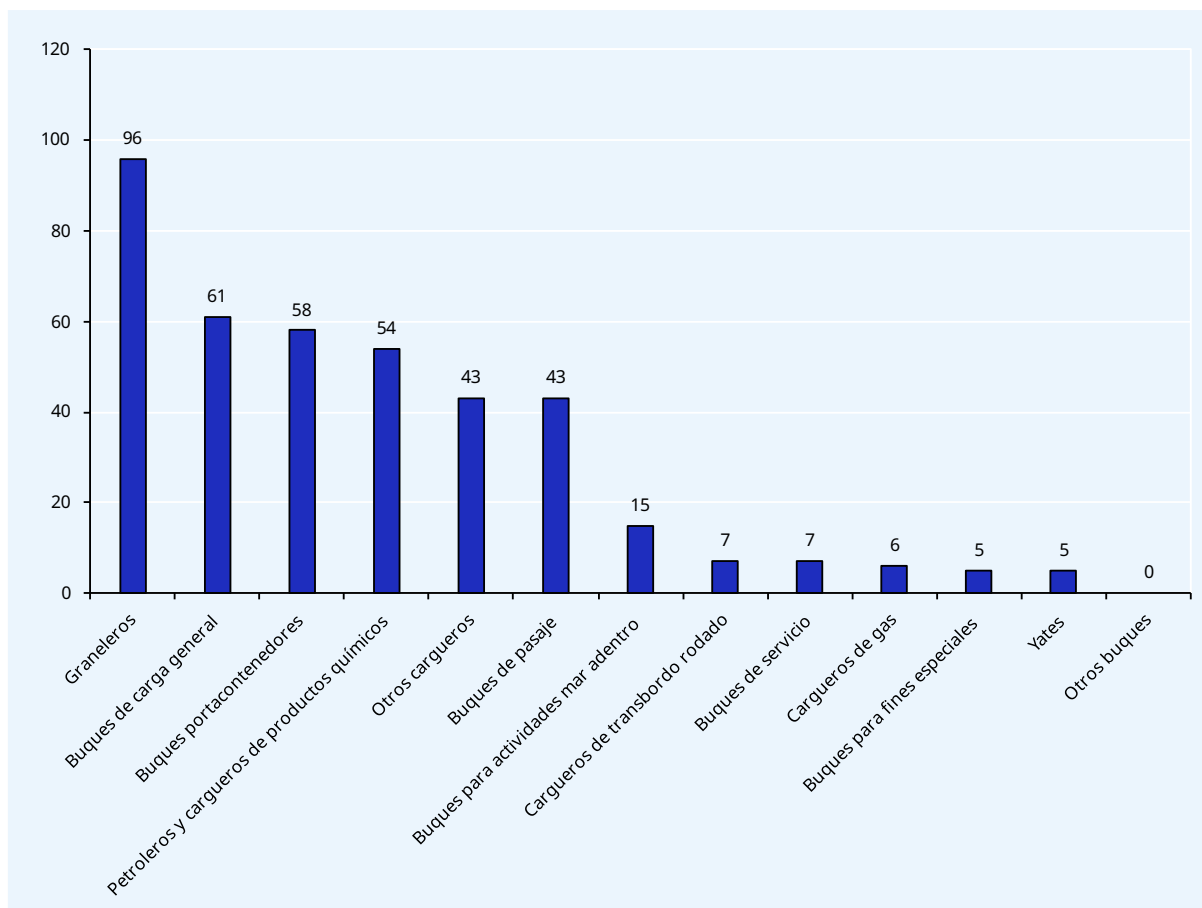
* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Un país (Brasil) solo comunicó el número total sin desglosar por tipo de causa.

Muertes de la gente de mar por tipo de buque

22. Se especificó el tipo de buque para un total de 400 víctimas mortales. Casi el 25 por ciento de todas las muertes se produjeron en graneleros. Los buques de carga general, los portacontenedores y los petroleros y buques cisterna para el transporte de productos químicos representaron conjuntamente el 45 por ciento del total de muertes.

23. La distribución de las causas de mortalidad entre los distintos tipos de buques refleja fielmente las tendencias generales, lo que sugiere que el tipo de buque no influye significativamente en las principales causas de mortalidad.

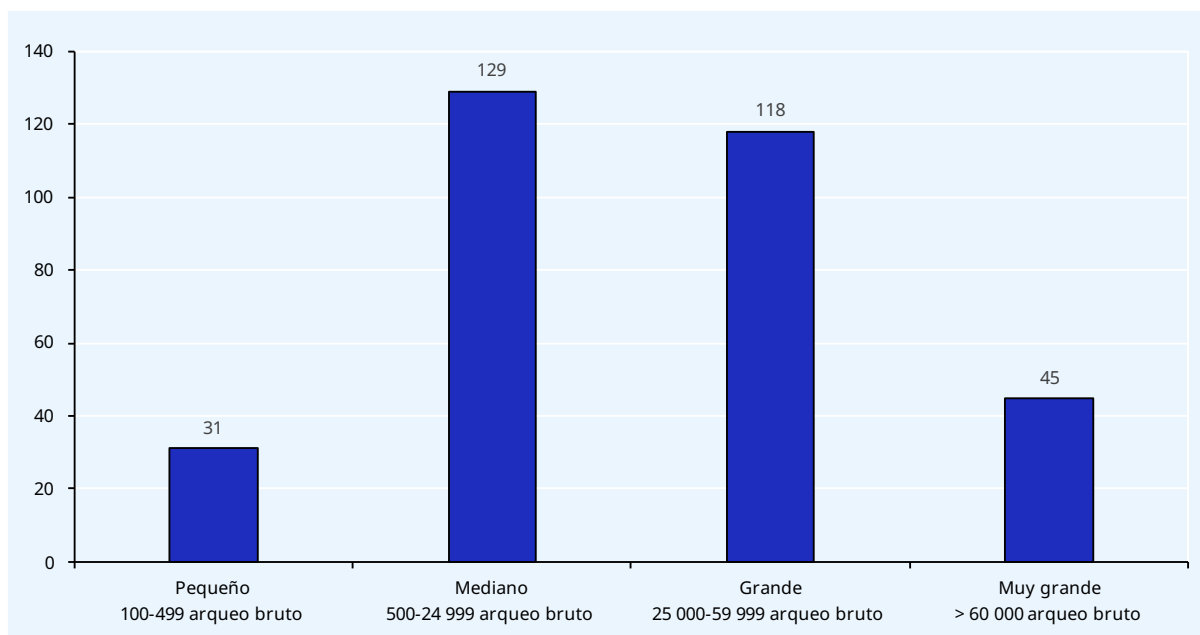
► **Gráfico 2. Número de muertes de la gente de mar por tipo de buque, 2023***



* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Algunos países solo comunicaron el número total sin desglosar por tipo de buque.

Muertes de la gente de mar según el arqueo bruto del buque

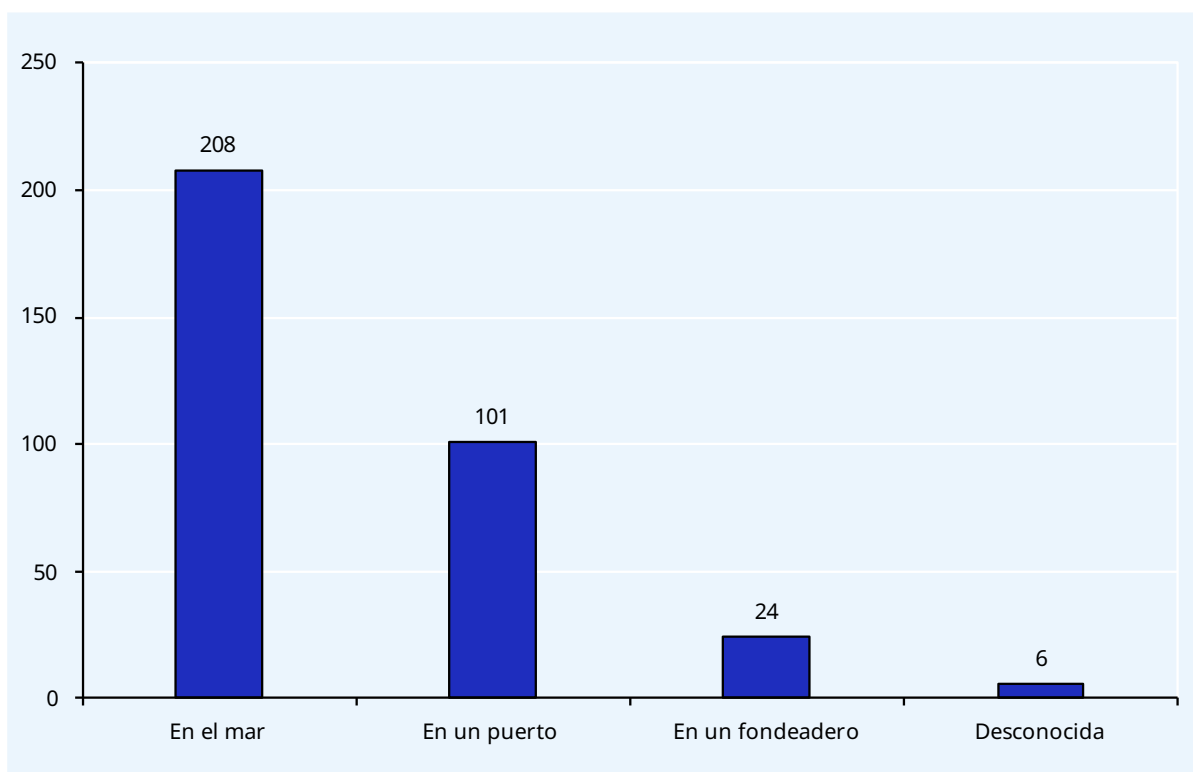
24. Se especificó el arqueo del buque para un total de 323 de las víctimas mortales notificadas. Casi el 80 por ciento de estas muertes se produjeron en buques de tamaño mediano y grande.
25. La distribución de las causas de las víctimas mortales por arqueo bruto del buque se ajusta estrechamente a las tendencias generales, lo que sugiere que el tamaño del buque no influye significativamente en las principales causas de muerte.

► **Gráfico 3. Número de muertes de la gente de mar según el arqueo bruto del buque, 2023***

* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Algunos países solo comunicaron el número total sin desglosar por arqueo bruto del buque.

Muertes de la gente de mar por ubicación del buque en el momento de los hechos

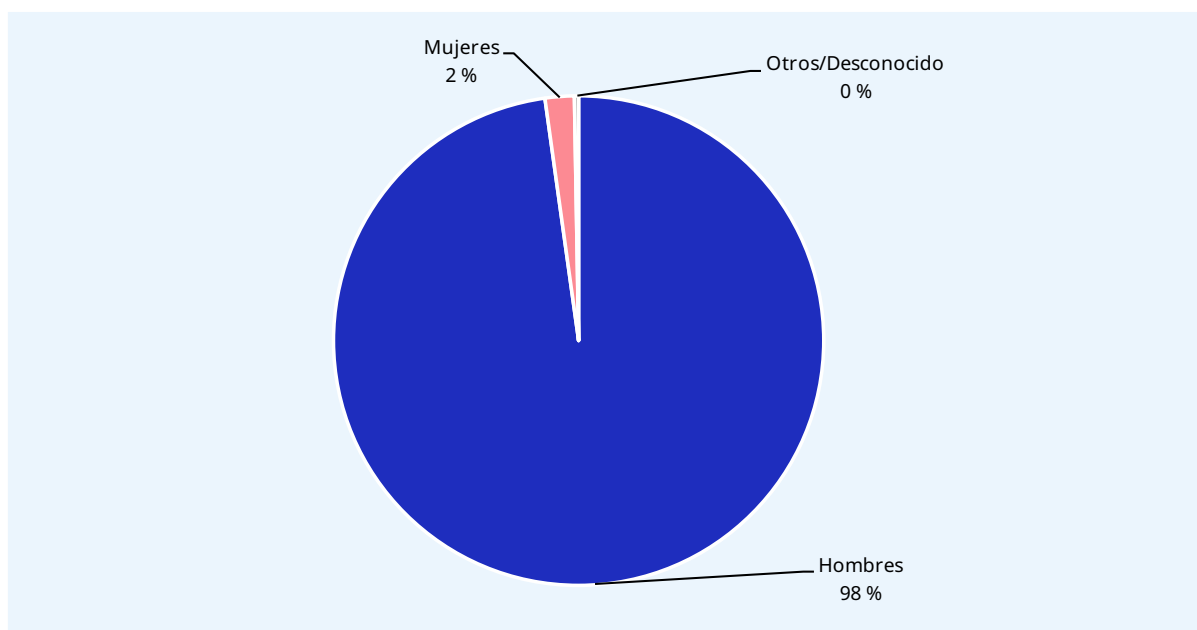
26. Se especificó la ubicación del buque para un total de 339 muertes. Más del 60 por ciento de todas las muertes se produjeron mientras el buque estaba en el mar, y casi el 30 por ciento mientras el buque estaba en puerto.
27. Un análisis detallado de las muertes por ubicación del buque y causa de la muerte (véase el anexo II) revela lo siguiente:
 - en el mar, las muertes debidas a problemas de salud tienen el doble de probabilidades que las causadas por accidentes del trabajo y
 - en puerto, el número de muertes por cuestiones relacionadas con la salud es relativamente comparable al de las derivadas de accidentes del trabajo.

► **Gráfico 4. Número de muertes de la gente de mar por ubicación del buque, 2023***

* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Algunos países solo comunicaron el número total sin desglosar por ubicación del buque.

Muertes de la gente de mar según el sexo de la víctima

28. Más del 90 por ciento de las víctimas eran hombres.

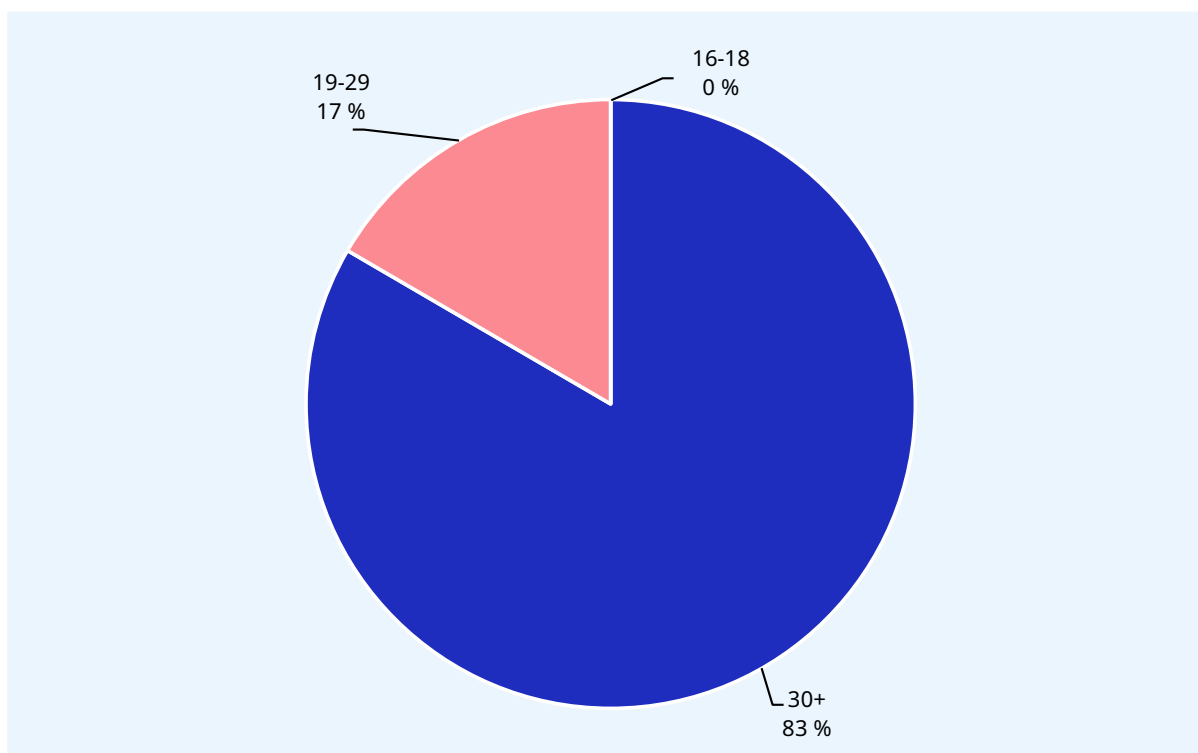
► **Gráfico 5. Porcentaje de muertes de la gente de mar según el sexo de la víctima, 2023***

* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Algunos países solo comunicaron el número total sin desglosar por sexo.

Muertes de la gente de mar por edad de la víctima

29. El número total de víctimas mortales de las cuales se especificó su edad fue de 223.
30. De las víctimas mortales de las que se comunicó la edad, el 83 por ciento tenía 30 años o más y el 17 por ciento entre 19 a 29 años.

► **Gráfico 6. Porcentaje de muertes de la gente de mar por edad de la víctima, 2023***

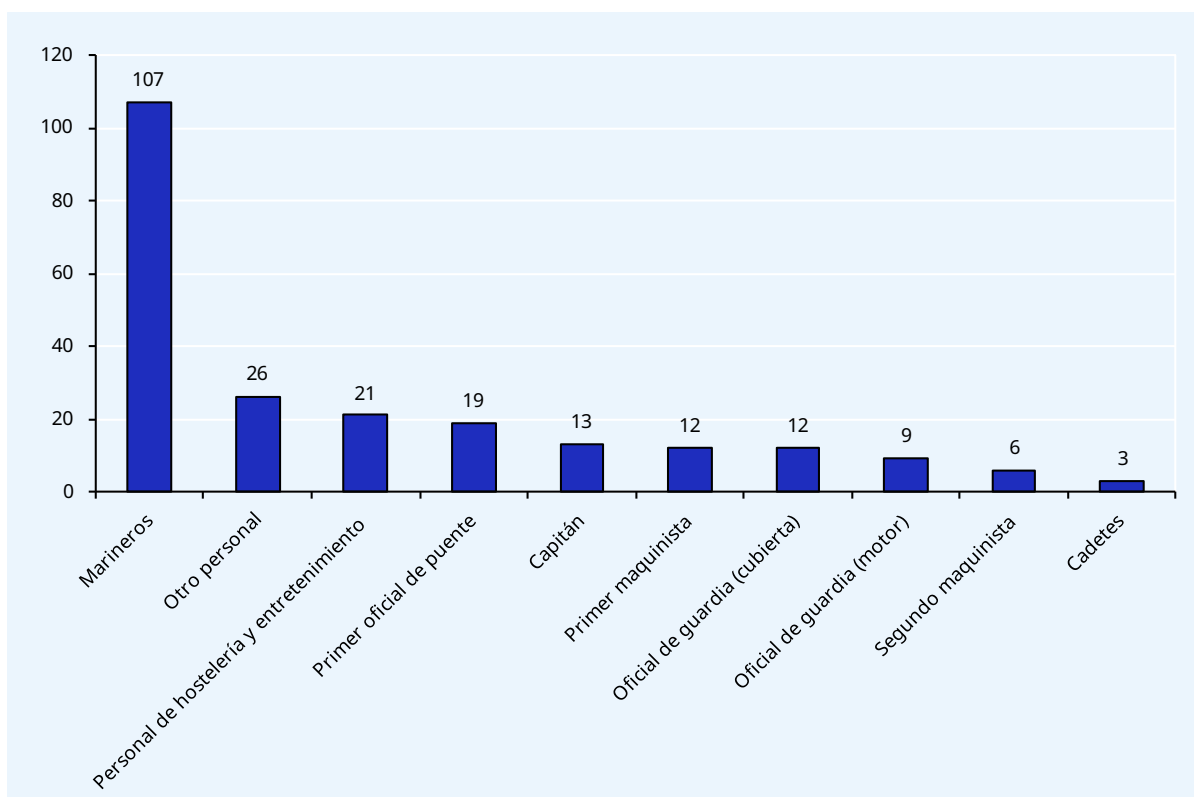


*Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Muchos países solo comunicaron el número total sin desglose por edad.

Muertes de la gente de mar según la categoría de la víctima

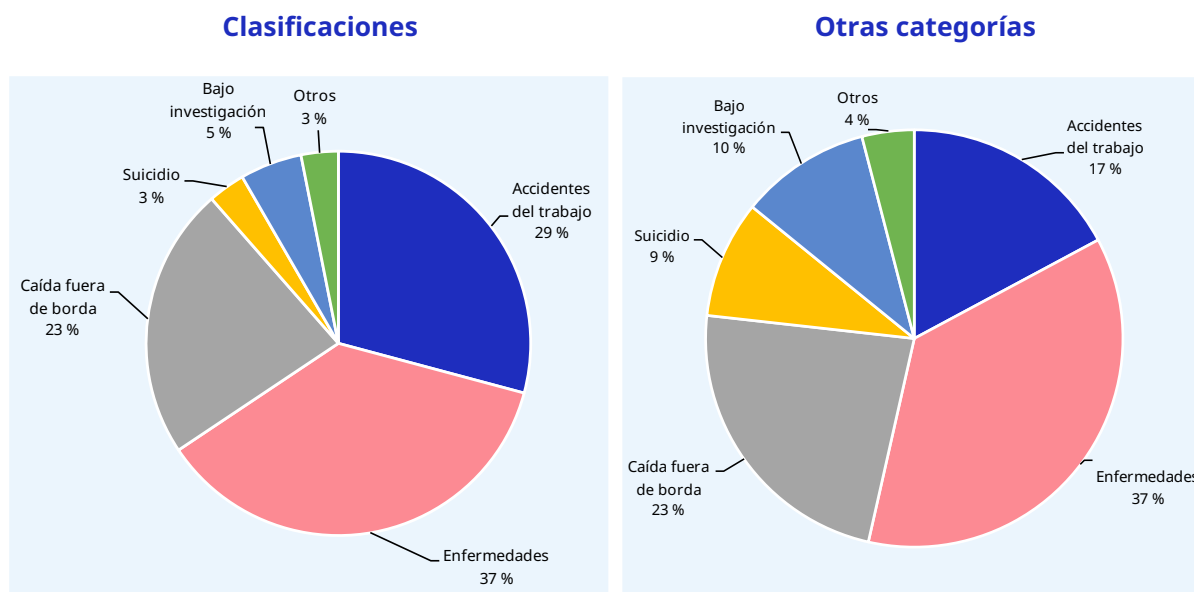
31. El número total de víctimas mortales de las cuales se especificó su categoría fue de 228.
32. Casi la mitad de las víctimas eran marineros. Un análisis detallado de las muertes por categoría de la víctima y causa de fallecimiento (véase el anexo II) revela de que los marineros tienen más probabilidades de ser víctimas de accidentes del trabajo que otras categorías (gráfico 7). Por otro lado, la probabilidad de suicidio es mayor en las otras categorías.

► **Gráfico 7. Número de muertes de la gente de mar según la categoría de la víctima, 2023***



* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Muchos países solo comunicaron el número total sin desglose por categoría.

► **Gráfico 8. Porcentajes de muertes de marineros y otras categorías según la causa de la muerte, 2023***

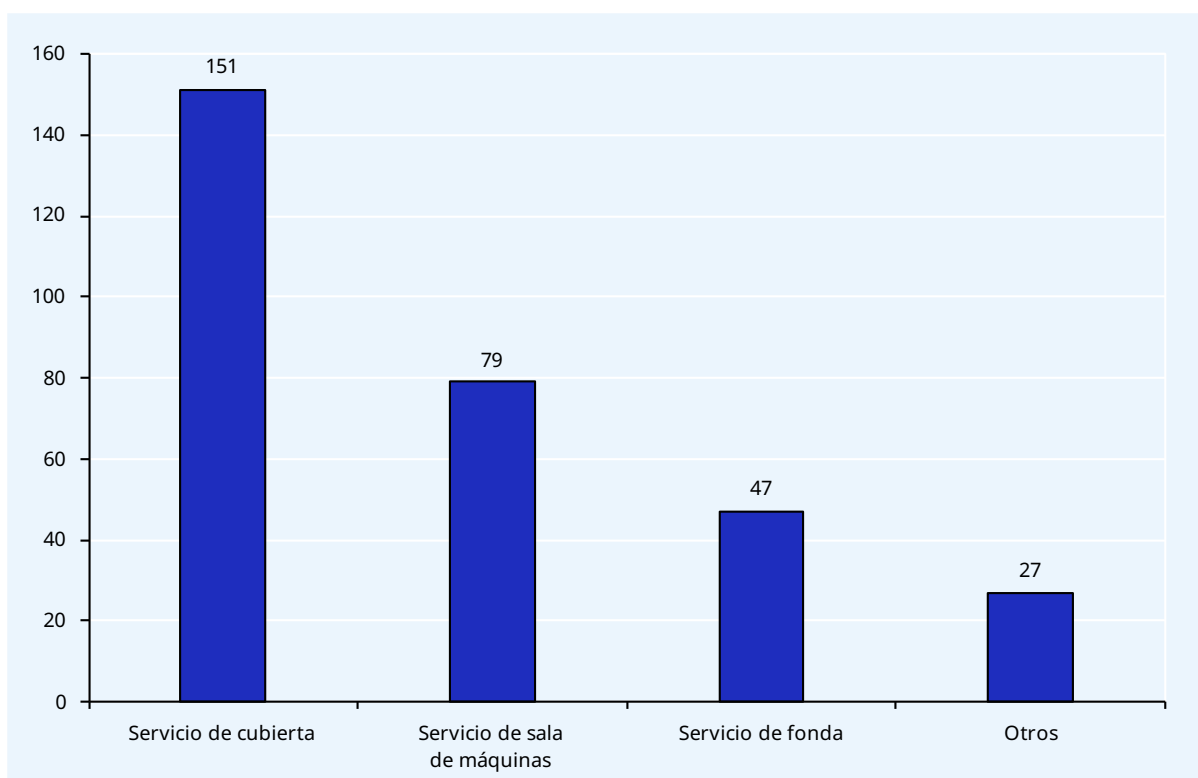


* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Muchos países solo comunicaron el número total sin desglose por categoría.

Muertes de la gente de mar según el servicio que prestaban

33. El número total de víctimas mortales de las cuales se especificó el servicio que prestaban fue de 304. Casi el 50 por ciento de estas víctimas trabajaban en el servicio de cubierta, lo que sugiere que este servicio es el más expuesto a los factores de riesgo. Aproximadamente el 25 por ciento pertenecían al servicio de sala de máquinas.
34. Un análisis detallado de las víctimas mortales por servicio y causa de muerte (véase el anexo II) pone de relieve lo siguiente:
- los trabajadores del servicio de cubierta tienen las mismas probabilidades de morir por accidente de trabajo, enfermedad o caída fuera de borda;
 - los trabajadores del servicio de máquinas tienen más probabilidades de morir por cuestiones relacionadas con la salud que por accidentes del trabajo, y
 - las muertes por suicidio son más frecuentes en el servicio de máquinas que en el de cubierta.

► Gráfico 9. Número de muertes de la gente de mar por servicio, 2023*



* Basado en la información proporcionada por 51 países. Todos los datos corresponden al año de referencia 2023, salvo Estonia 2021 y Alemania 2021. Muchos países solo comunicaron el número total sin desglosar por servicio.

► D. Cobertura de los datos

35. El segundo objetivo del cuestionario fue ayudar a comprender la comparabilidad de los datos sobre las muertes de la gente de mar en términos de cobertura de los datos sobre la causa de la muerte, la gente de mar, los buques y las muertes ocurridas en el plazo de un año después del accidente.

Cobertura de los datos sobre las muertes de la gente de mar por causa de la muerte

36. El cuestionario pedía datos sobre las cinco primeras causas de la muerte de la gente de mar: accidentes del trabajo, factores relacionados con la salud, caídas fuera de borda, suicidios y otras causas. Los resultados pusieron de relieve diferencias significativas en la cobertura de los datos sobre estas causas, lo que es fundamental para elaborar un conjunto completo de estadísticas sobre las muertes de la gente de mar.
37. Las muertes como consecuencia de accidentes del trabajo son vigiladas por el 87 por ciento de los países. Los datos sobre las muertes causadas por problemas de salud y caídas fuera de borda están cubiertos en el 73,9 y el 76,1 por ciento de los países, respectivamente.
38. Las lagunas documentadas en materia de cobertura y la disponibilidad de datos sobre todas las causas de la muerte pusieron de relieve la necesidad de mejoras considerables. Algunos países indicaron planes específicos para mejorar sus estadísticas en un futuro cercano a fin de incluir todos los tipos de muertes.
39. Ciertos países solo indican muertes ocurridas como consecuencia de accidentes del trabajo y/o caídas fuera de borda. Algunos países, incluidos Egipto, Irlanda, Italia y Noruega, señalaron que su legislación nacional o sus disposiciones institucionales limitan sus registros a los accidentes del trabajo y las caídas fuera de borda. Estas muertes normalmente están gestionadas por consejos de investigación de siniestros marítimos. En cambio, otras causas de la muerte, como las relacionadas con problemas de salud, entran dentro de la jurisdicción de otros organismos gubernamentales, como los organismos de protección social. Estos países no indicaron las muertes relacionadas con enfermedades o suicidios.

► Cuadro 2. Cobertura de los datos sobre las muertes de la gente de mar por causa de la muerte, 2023*

Cobertura de las muertes de la gente de mar	Número de países	Porcentaje de países
Enfermedad	34	73,9
Accidentes del trabajo	40	87,0
Caída fuera de borda (presunta muerte)	35	76,1
Suicidio	27	58,7
Otra	16	34,8
En curso de investigación/Desconocida	11	23,9

* Basado en la información proporcionada por 46 países. Algunos países no comunicaron esta información.

Límites de tiempo para las muertes ocurridas como consecuencia de accidentes del trabajo

40. Existen diferencias significativas entre los países en la cobertura de las muertes ocurridas en un plazo específico (un año) después del accidente del trabajo. Solo el 17,3 por ciento de los países que presentaron informes incluyeron información sobre dichos límites de tiempo, e incluso entre estos países existen variaciones notables en el periodo máximo considerado. Por ejemplo, Egipto incluye únicamente las muertes que ocurren en el plazo de tres meses después de un accidente de trabajo, mientras que las muertes relacionadas con personas desaparecidas (caídas fuera de borda) se limitan a un periodo máximo de notificación de 30 días. Sudáfrica limita su cobertura a los accidentes ocurridos en el plazo de tres días después del accidente, y Luxemburgo permite

Tipos de buques cubiertos

44. El tipo de buques cubiertos incluidos en las estadísticas también varía considerablemente de un país a otro. Esta variación obedece en gran parte a diferentes actividades marítimas en los diferentes países y al hecho de que no todos los tipos de buques están registrados bajo cada pabellón. Por ejemplo, las estadísticas marítimas de Suiza cubren exclusivamente los graneleros, ya que estos son los únicos buques registrados bajo su pabellón. Asimismo, países como Armenia, Eswatini y Rumania indican que no hay ningún buque registrado bajo sus pabellones, lo que se traduce en la falta de datos para estos países.

► Cuadro 5. Tipo de buques cubiertos, 2023*

Tipo de buques cubiertos	Número de países	Porcentaje de países
Buques de carga general	28	60,9
Buques para fines especiales	20	43,5
Buques portacontenedores	22	47,8
Cargueros de transbordo rodado	16	34,8
Graneleros	26	56,5
Petroleros y cargueros de productos químicos	25	54,3
Cargueros de gas	18	39,1
Otros cargueros	14	30,4
Buques de pasaje	24	52,2
Yates	10	21,7
Buques para actividades mar adentro	20	43,5
Buques de servicio	14	30,4
Otros buques (especificar)	16	34,8

* Basado en la información proporcionada por 46 países. Algunos países no comunicaron esta información.

45. Por último, la inclusión de los buques pesqueros en la recopilación de datos sobre las muertes de la gente de mar varía. Algunos países (por ejemplo, Belice, Dinamarca, Islandia, Italia, Mauricio, Noruega y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) incluyen en sus estadísticas las muertes a bordo de los buques pesqueros.

► E. Recomendaciones para la futura recopilación de datos

46. A fin de garantizar el éxito de los futuros esfuerzos de recopilación de datos, es fundamental:
- mantener una base de datos actualizada: garantizar que la base de datos de contactos sea completa y se actualice periódicamente no solo exige esfuerzos de la OIT, sino también el compromiso de los Estados Miembros de informar a la OIT de cualquier actualización;
 - mejorar la accesibilidad del cuestionario electrónico: hacer que el cuestionario electrónico sea lo más fácil de utilizar y accesible posible, ya que muchos encuestados tuvieron problemas con el registro y las contraseñas de usuario. La OIT solo tuvo conocimiento de estos problemas al comunicárselos las personas que pidieron asistencia. Es probable que otras personas abandonaran el proceso por completo cuando se enfrentaron a dificultades. Como opción

alternativa, garantizar que el cuestionario esté disponible en formato Excel a fin de tener en cuenta a quienes se enfrentan a dificultades técnicas, y

- mejorar el diseño del cuestionario: introducir mejoras basadas en la información recibida de los encuestados y en las anomalías observadas durante la ronda actual de la recopilación de datos.

► F. Resumen y conclusiones

47. La seguridad de la gente de mar es primordial, y comprender los riesgos a los que la gente de mar se enfrenta es fundamental para prevenir accidentes y muertes. La recopilación y compilación de datos sobre las muertes son esenciales para formular políticas que protejan a los trabajadores y mejoren la seguridad de la gente de mar a nivel mundial. Sin embargo, el análisis actual revela lagunas considerables en lo que respecta a la disponibilidad y la comparabilidad de los datos, y las variaciones en el tipo de muertes cubiertas, la gente de mar cubierta, el tipo de buques y la inclusión y exclusión de buques pesqueros. Además, las discrepancias en la inclusión y/o exclusión de las muertes que ocurren en el plazo de un año después de un accidente inciden asimismo en la comparabilidad de los datos sobre las muertes de la gente de mar. Las disparidades en la cobertura de los datos entre los países complican los esfuerzos para armonizar las estadísticas a escala mundial.

Límites y retos

48. Varias limitaciones obstaculizan la comparabilidad de los datos sobre las muertes de la gente de mar:
- la disponibilidad y la puntualidad de los datos: los retos relacionados con la disponibilidad de los datos y, en cierta medida, los retrasos en la presentación de informes, obstaculizan el análisis efectivo;
 - la armonización de los datos: la normalización de la recopilación de datos entre los Estados Miembros sigue siendo un reto debido a variaciones en la cobertura de las muertes y la exclusión de las muertes ocurridas en el plazo de un año después de un accidente;
 - el alcance: las discrepancias en la cobertura de la gente de mar conducen a la heterogeneidad de los datos sobre las muertes, y
 - la falta de desglose de datos por tipo de buque, tamaño del buque, servicio, edad, sexo y categoría: las diferencias en el tipo y el tamaño de los buques incluidos en las estadísticas, así como la ausencia de características demográficas clave, complican más aún la armonización de los datos a nivel mundial.

Recomendaciones

49. Algunos países han establecido sistemas sólidos de comunicación de datos, que conducen a una cobertura de datos más completa y fiable. Otros países pueden aprender de estos sistemas, centrándose en:
- mejorar la infraestructura para la recopilación de datos;
 - mejorar la integralidad de los datos, más allá de los accidentes del trabajo, a través de la extensión de la recopilación de datos para incluir las muertes causadas por problemas de salud,

suicidios y otros factores de riesgo; esto es esencial para la formulación de políticas específicas encaminadas a abordar las causas fundamentales de las muertes, y

- mejorar los mecanismos de control del cumplimiento.

Conclusión

50. Los resultados ponen de relieve diferencias considerables en lo que respecta a la disponibilidad y la calidad de las fuentes de datos utilizadas para generar estadísticas sobre las muertes de la gente de mar. Si bien la mayoría de los países tienen sistemas de registro establecidos que pueden realizar un seguimiento de las muertes debidas a ciertas causas, los datos disponibles en aproximadamente la mitad de los países que presentan informes no apoyan el desglose detallado de las muertes por factores clave. Además, la cobertura por la causa de las muertes exige una mejora para garantizar la representatividad.
51. Al abordar estas lagunas, las autoridades nacionales pueden concebir intervenciones efectivas para reducir las muertes y crear un entorno de trabajo más seguro y saludable para toda la gente de mar.

► Anexo I

Países que responden a la recopilación experimental de datos sobre las muertes de la gente de mar por tipo de causa de la muerte

1	Albania	30	Irlanda
2	Alemania	31	Isla de Man
3	Antigua y Barbuda	32	Islandia
4	Argentina	33	Italia
5	Armenia**	34	Jamaica
6	Australia	35	Kenya
7	Bahamas	36	Kiribati*
8	Barbados	37	Letonia
9	Bélgica	38	Lituania
10	Belice	39	Luxemburgo
11	Bermuda	40	Malta*
12	Brasil	41	Marruecos
13	Bulgaria	42	Mauricio
14	Canadá	43	México
15	China	44	Noruega
16	Chipre	45	Nueva Zelanda
17	Colombia*	46	Panamá
18	Dinamarca	47	Portugal
19	Egipto	48	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
20	Eslovenia	49	Rumania**
21	España	50	Sierra Leona
22	Estonia	51	Singapur
23	Eswatini**	52	Sri Lanka
24	Finlandia	53	Sudáfrica
25	Francia	54	Suecia
26	Georgia	55	Suiza
27	Grecia	56	Tailandia
28	Hong Kong (China)	57	Ucrania
29	India		

* Países sin datos. ** Países sin buques que enarbolan su pabellón.

► Anexo II

Estadísticas resumidas

Principales agregados: Muertes de la gente de mar por causa de la muerte, 2023*

	Total de muertes	Accidentes del trabajo	Enfermedad	Caída fuera de borda	Suicidio	En curso de investigación	Otra
Número total de muertes de la gente de mar	403	74 (18,4 %)	139 (34,5 %)	91 (22,6 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	37 (9,2 %)
Por tipo de buque	400	72 (18 %)	132 (33 %)	88 (22 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	22 (5,5 %)
Por arqueo bruto	323	53 (16,4 %)	102 (31,6 %)	71 (22 %)	18 (5,6 %)	16 (5 %)	7 (2,2 %)
Por ubicación del buque	339	66 (19,5 %)	103 (30,4 %)	70 (20,6 %)	18 (5,3 %)	16 (4,7 %)	7 (2,1 %)
Por sexo	364	69 (19 %)	122 (33,5 %)	81 (22,3 %)	23 (6,3 %)	15 (4,1 %)	19 (5,2 %)
Por edad	223	43 (19,3 %)	70 (31,4 %)	44 (19,7 %)	12 (5,4 %)	15 (6,7 %)	5 (2,2 %)
Por categoría	228	45 (19,7 %)	71 (31,1 %)	45 (19,7 %)	12 (5,3 %)	15 (6,6 %)	7 (3,1 %)
Por servicio	304	59 (19,4 %)	103 (33,9 %)	70 (23 %)	18 (5,9 %)	15 (4,9 %)	7 (2,3 %)

* Basado en la información proporcionada por 51 países. Algunos países solo han comunicado el número total sin proporcionar un desglose de las muertes o sin indicar el tipo de muerte.

Datos resumidos sobre las muertes de la gente de mar, 2023*

	Total de muertes	Accidentes del trabajo	Enfermedad	Caída fuera de borda	Suicidio	En curso de investigación	Otra
Número total de muertes de la gente de mar	403	74 (18,4 %)	139 (34,5 %)	91 (22,6 %)	26 (6,5 %)	17 (4,2 %)	37 (9,2 %)
Por tipo de buque							
Graneleros	96	23 (24 %)	34 (35,4 %)	16 (16,7 %)	7 (7,3 %)	0 (0 %)	5 (5,2 %)
Buques de carga general	61	18 (29,5 %)	7 (11,5 %)	20 (32,8 %)	0 (0 %)	7 (11,5 %)	0 (0 %)
Buques portacontenedores	58	6 (10,3 %)	29 (50 %)	10 (17,2 %)	8 (13,8 %)	1 (1,7 %)	2 (3,4 %)
Petroleros y cargueros de productos químicos	54	6 (11,1 %)	24 (44,4 %)	8 (14,8 %)	4 (7,4 %)	2 (3,7 %)	5 (9,3 %)
Otros buques (especificar)	43	12 (27,9 %)	1 (2,3 %)	19 (44,2 %)	0 (0 %)	1 (2,3 %)	3 (7 %)
Buques de pasaje	43	4 (9,3 %)	20 (46,5 %)	4 (9,3 %)	5 (11,6 %)	5 (11,6 %)	4 (9,3 %)

	Total de muertes	Accidentes del trabajo	Enfermedad	Caída fuera de borda	Suicidio	En curso de investigación	Otra
Buques para actividades mar adentro	15	1 (6,7 %)	10 (66,7 %)	2 (13,3 %)	1 (6,7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Cargueros de transbordo rodado	7	0 (0 %)	3 (42,9 %)	1 (14,3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (14,3 %)
Buques de servicio	7	1 (14,3 %)	1 (14,3 %)	4 (57,1 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (14,3 %)
Cargueros de gas	6	1 (16,7 %)	3 (50 %)	0 (0 %)	1 (16,7 %)	1 (16,7 %)	0 (0 %)
Buques para fines especiales	5	0 (0 %)	0 (0 %)	3 (60 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Yates	5	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (20 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (20 %)
Otros cargueros	0	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Por arqueo bruto							
Pequeño: entre 100 y 499 arqueo bruto	31	1 (3,2 %)	0 (0 %)	8 (25,8 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (3,2 %)
Mediano: entre 500 y 24 999 arqueo bruto	129	28 (21,7 %)	29 (22,5 %)	34 (26,4 %)	5 (3,9 %)	11 (8,5 %)	3 (2,3 %)
Grande: entre 25 000 y 59 999 arqueo bruto	118	21 (17,8 %)	52 (44,1 %)	18 (15,3 %)	11 (9,3 %)	4 (3,4 %)	1 (0,8 %)
Muy grande: > 60 000 arqueo bruto	45	3 (6,7 %)	21 (46,7 %)	11 (24,4 %)	2 (4,4 %)	1 (2,2 %)	2 (4,4 %)
Por ubicación del buque en el momento de la muerte							
En el mar	208	33 (15,9 %)	61 (29,3 %)	45 (21,6 %)	10 (4,8 %)	8 (3,8 %)	3 (1,4 %)
En un puerto	101	26 (25,7 %)	31 (30,7 %)	22 (21,8 %)	8 (7,9 %)	6 (5,9 %)	4 (4 %)
En un fondeadero	24	5 (20,8 %)	10 (41,7 %)	3 (12,5 %)	0 (0 %)	2 (8,3 %)	0 (0 %)
Desconocida	6	2 (33,3 %)	1 (16,7 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Por sexo							
Hombres	356	69 (19,4 %)	119 (33,4 %)	81 (22,8 %)	21 (5,9 %)	14 (3,9 %)	19 (5,3 %)
Mujeres	7	0 (0 %)	3 (42,9 %)	0 (0 %)	2 (28,6 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Otros/Desconocido	1	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (100 %)	0 (0 %)
Por edad							
30+	186	35 (18,8 %)	62 (33,3 %)	32 (17,2 %)	9 (4,8 %)	14 (7,5 %)	5 (2,7 %)
19-29	37	8 (21,6 %)	8 (21,6 %)	12 (32,4 %)	3 (8,1 %)	1 (2,7 %)	0 (0 %)
16-18	0	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)

	Total de muertes	Accidentes del trabajo	Enfermedad	Caída fuera de borda	Suicidio	En curso de investigación	Otra
Por categoría							
Marineros	107	28 (26,2 %)	35 (32,7 %)	22 (20,6 %)	3 (2,8 %)	5 (4,7 %)	3 (2,8 %)
Otro personal (especificar)	26	6 (23,1 %)	1 (3,8 %)	8 (30,8 %)	0 (0 %)	2 (7,7 %)	1 (3,8 %)
Personal de hostelería y entretenimiento	21	0 (0 %)	10 (47,6 %)	1 (4,8 %)	6 (28,6 %)	2 (9,5 %)	0 (0 %)
Primer oficial de puente	19	4 (21,1 %)	7 (36,8 %)	2 (10,5 %)	0 (0 %)	2 (10,5 %)	1 (5,3 %)
Capitán	13	0 (0 %)	6 (46,2 %)	2 (15,4 %)	0 (0 %)	1 (7,7 %)	0 (0 %)
Primer maquinista	12	2 (16,7 %)	2 (16,7 %)	2 (16,7 %)	0 (0 %)	2 (16,7 %)	0 (0 %)
Oficial de guardia (cubierta)	12	2 (16,7 %)	3 (25 %)	6 (50 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Oficial de guardia (motor)	9	0 (0 %)	3 (33,3 %)	2 (22,2 %)	2 (22,2 %)	1 (11,1 %)	1 (11,1 %)
Segundo maquinista	6	2 (33,3 %)	3 (50 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	1 (16,7 %)
Otro	3	1 (33,3 %)	1 (33,3 %)	0 (0 %)	1 (33,3 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
Por servicio							
Servicio de cubierta	151	37 (24,5 %)	44 (29,1 %)	38 (25,2 %)	5 (3,3 %)	9 (6 %)	4 (2,6 %)
Servicio de sala de máquinas	79	15 (19 %)	28 (35,4 %)	18 (22,8 %)	5 (6,3 %)	4 (5,1 %)	1 (1,3 %)
Servicio de fonda	47	1 (2,1 %)	26 (55,3 %)	8 (17 %)	7 (14,9 %)	0 (0 %)	2 (4,3 %)
Otro	27	6 (22,2 %)	5 (18,5 %)	6 (22,2 %)	1 (3,7 %)	2 (7,4 %)	0 (0 %)

* Basado en la información proporcionada por 51 países. Algunos países solo han comunicado el número total sin proporcionar un desglose de las muertes o sin indicar el tipo de muerte.

Resumen de los datos sobre la cobertura, 2023*

Cobertura de las muertes de la gente de mar	Número de países con datos (Total = 46)
Enfermedad	34 (73,9 %)
Accidentes del trabajo	40 (86,9 %)
Caída fuera de borda (presunta muerte)	35 (76,0 %)
Suicidio	27 (58,6 %)
En curso de investigación/Desconocida	11 (23,9 %)
Otra	16 (34,7 %)
Muertes cubiertas en el plazo de un año después del accidente	
Sí	8 (17,3 %)
3 días	1 (2,0 %)
30 días	1 (2,0 %)
3 meses	1 (2,0 %)
1 año	3 (6,5 %)
Sin límite	1 (2,0 %)
No	36 (78,2 %)
Grupo de referencia de la gente de mar	
Marineros	34 (73,9 %)
Primer oficial de puente	27 (58,6 %)
Primer maquinista	25 (54,3 %)
Personal de hostelería y entretenimiento	20 (43,4 %)
Capitán	27 (58,6 %)
Oficial de guardia (cubierta)	24 (52,1 %)
Oficial de guardia (motor)	25 (54,3 %)
Segundo maquinista	24 (52,1 %)
Otro personal	16 (34,7 %)
Cadetes	18 (39,1 %)
Tipo de buques cubiertos	
Buques de carga general	28 (60,8 %)
Buques para fines especiales	20 (43,4 %)
Buques portacontenedores	22 (47,8 %)
Buques de transbordo rodado	16 (34,7 %)
Graneleros	26 (56,5 %)
Petroleros y cargueros de productos químicos	25 (54,3 %)
Cargueros de gas	18 (39,1 %)
Otros cargueros	14 (30,4 %)
Buques de pasaje	24 (52,1 %)
Yates	10 (21,7 %)
Buques para actividades mar adentro	20 (43,4 %)
Buques de servicio	14 (30,4 %)
Otros buques (especificar)	16 (34,7 %)

* Basado en la información proporcionada por 46 países. Algunos países no comunicaron esta información.