

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo  
Programa de Actividades Sectoriales

**Propuesta de**

**pautas para las inspecciones por el Estado  
del pabellón en virtud del Convenio  
sobre el trabajo marítimo, 2006**

Ginebra, 2008



OFICINA INTERNACIONAL DEL TRABAJO GINEBRA

---



ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Departamento de Normas Internacionales del Trabajo  
Programa de Actividades Sectoriales

## **Propuesta de**

# **pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

**Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas  
para las inspecciones por el Estado del pabellón  
en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006**

Ginebra, 2008

Copyright © Organización Internacional del Trabajo 2008

Las publicaciones de la Oficina Internacional del Trabajo gozan de la protección de los derechos de propiedad intelectual en virtud del protocolo 2 anexo a la Convención Universal sobre Derecho de Autor. No obstante, ciertos extractos breves de estas publicaciones pueden reproducirse sin autorización, con la condición de que se mencione la fuente. Para obtener los derechos de reproducción o de una traducción, deben formularse las correspondientes solicitudes a la Oficina de Publicaciones (Derechos de autor y licencias), Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza, solicitudes que serán bien acogidas.

---

ISBN: 978-92-2-321291-9

*Primera edición 2008*

---

Las denominaciones empleadas, en concordancia con la práctica seguida en las Naciones Unidas, y la forma en que aparecen presentados los datos en las publicaciones de la OIT no implican juicio alguno por parte de la Oficina Internacional del Trabajo sobre la condición jurídica de ninguno de los países, zonas o territorios citados o de sus autoridades, ni respecto de la delimitación de sus fronteras.

La responsabilidad de las opiniones expresadas en los artículos, estudios y otras colaboraciones firmados incumbe exclusivamente a sus autores, y su publicación no significa que la OIT las sancione.

Las referencias a firmas o a procesos o productos comerciales no implican aprobación alguna por la Oficina Internacional del Trabajo, y el hecho de que no se mencionen firmas o procesos o productos comerciales no implica desaprobación alguna.

Las publicaciones de la OIT pueden obtenerse en las principales librerías o en oficinas locales de la OIT en muchos países o pidiéndolas a: Publicaciones de la OIT, Oficina Internacional del Trabajo, CH-1211 Ginebra 22, Suiza. También pueden solicitarse catálogos o listas de nuevas publicaciones a la dirección antes mencionada o por correo electrónico a: [pubvente@ilo.org](mailto:pubvente@ilo.org).

Vea nuestro sitio en la red: [www.ilo.org/publns](http://www.ilo.org/publns).

---

Impreso por la Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, Suiza

---

## Reunión tripartita de expertos para la adopción de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

### 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo

1. Junto con adoptar el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, CTM, 2006), la Conferencia Internacional del Trabajo adoptó también 17 resoluciones destinadas a facilitar la promoción, ratificación y aplicación efectiva del Convenio y asegurar condiciones de trabajo decentes en el sector marítimo <sup>1</sup>.
2. Por lo que se refería a la aplicación del Convenio y teniendo en cuenta las disposiciones reforzadas en cuanto al cumplimiento y el control de la aplicación, contenidas en los artículos y en el Título 5 del nuevo Convenio, la Conferencia adoptó dos resoluciones concebidas específicamente para aportar orientaciones a los Estados Miembros en cuanto al cumplimiento de sus responsabilidades en relación a estas disposiciones.
3. Se trata concretamente de la «Resolución relativa al desarrollo de pautas para el control por el Estado rector del puerto» (resolución IV) y la «Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección por el Estado del pabellón» (resolución XIII).
4. El texto de la resolución XIII, sobre la elaboración de pautas para llevar a cabo las inspecciones a cargo del Estado del pabellón, es el siguiente:

*Resolución relativa al desarrollo de pautas para la inspección por el Estado del pabellón*

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo:

Habiendo adoptado el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006;

Considerando que el objeto de este Convenio es establecer un nuevo pilar de la legislación internacional para la industria del transporte marítimo;

Tomando nota de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo V y de la regla 5.1.1, la norma A5.1.1 y la pauta B5.1.1 del citado Convenio en los que se prevén las responsabilidades del Estado del pabellón, y la inspección y certificación de las condiciones del trabajo marítimo;

Tomando nota de que el éxito del Convenio dependerá, entre otras cosas, de la aplicación uniforme y armonizada de las responsabilidades del Estado del pabellón, de conformidad con sus disposiciones pertinentes;

Considerando que, dada la naturaleza global de la industria del transporte marítimo, es importante que los inspectores del Estado del pabellón reciban pautas adecuadas para llevar a cabo su labor,

Invita al Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que dé la prioridad debida, a través de reuniones tripartitas de expertos, a la elaboración de orientaciones adecuadas para la inspección por el Estado del pabellón.

<sup>1</sup> El Convenio fue adoptado el 22 de febrero de 2006 por la 94.<sup>a</sup> reunión (marítima) de la Conferencia Internacional del Trabajo; véase *Actas Provisionales* núm. 16, página 16/8.

- 
5. En ambas resoluciones se prevé la celebración futura de reuniones tripartitas de expertos, que tendrán por cometido la preparación de dichas orientaciones. Ahora bien, durante la preparación del texto que se convertiría en la resolución XIII, varios representantes gubernamentales manifestaron dudas en cuanto a la necesidad de contar con pautas internacionales para las inspecciones por los Estados del pabellón, o de celebrar una reunión de expertos sobre este tema. Esos representantes consideraban que las distintas materias estaban expuestas con suficiente claridad en el Convenio, que los Estados del pabellón tenían a su disposición distintos métodos para aplicar el Convenio y que bastaría con celebrar una reunión tripartita de expertos sobre el control por el Estado del puerto para aportar las orientaciones que necesitaban los Estados del pabellón. En cambio, otros representantes gubernamentales y representantes de los armadores y de la gente de mar insistieron en que muchos países necesitan asistencia en este ámbito, y que sin ella estos países quizás no podrían llegar a ratificar el Convenio. Se logró entonces un consenso sobre la idea de elaborar pautas internacionales para las inspecciones por los Estados del pabellón, en el entendido de que estas pautas serían adoptadas y aplicadas sólo por los Estados que las consideraran útiles. Se hizo hincapié en que había que dar prioridad a la elaboración de pautas destinadas a los funcionarios encargados del control por el Estado rector del puerto<sup>2</sup>.
  6. En la práctica, aun cuando en las dos resoluciones mencionadas y en los debates de la Conferencia se indicó que había que dar prioridad a la elaboración de pautas para los funcionarios encargados del control por el Estado del puerto, en el período posterior a la adopción del Convenio se puso de manifiesto con claridad que junto con las pautas para los Estados del pabellón hacía falta desarrollar en paralelo las pautas para el control por los Estados rectores del puerto, a fin de asegurar el contenido sustantivo de este último control. De hecho, como se había señalado ya en el curso de los debates sobre la necesidad de contar con pautas relativas a las responsabilidades de los Estados del puerto, durante los preparativos del Convenio, y como se deducía del paralelismo entre los textos de la Norma A5.1.4, párrafo 7, c), y la Norma A5.2.1, párrafo 1, del Convenio adoptado, la función de las inspecciones por el Estado del puerto se consideraba complementario de la función de las inspecciones por el Estado del pabellón y, por consiguiente, los controles por el Estado del puerto no deberían rebasar el alcance de los controles por el Estado del pabellón<sup>3</sup>.
  7. En su 298.<sup>a</sup> reunión (marzo de 2007), el Consejo de Administración de la OIT refrendó la propuesta de la Oficina de iniciar los preparativos para la celebración en 2008 de las reuniones tripartitas de expertos en relación con los temas de las dos resoluciones citadas.

### **Desarrollo de la propuesta de la Oficina**

8. En el segundo semestre de 2007, la Oficina emprendió la redacción de un proyecto de texto destinado a servir de base de discusión para la reunión tripartita de expertos que se encargaría de formular las pautas para las inspecciones de los Estados del pabellón. El Gobierno del Reino Unido aceptó encabezar un pequeño grupo de trabajo oficioso de expertos que prepararía un proyecto de pautas en el que se basaría el documento que la Oficina iba a presentar a la reunión de expertos. El grupo de trabajo oficioso estuvo compuesto por expertos de un pequeño número de gobiernos y de las organizaciones

<sup>2</sup> Véase Conferencia Internacional del Trabajo, 94.<sup>a</sup> reunión (marítima), 2006, *Actas Provisionales* núm. 3-1(Rev.), párrafos 84-98.

<sup>3</sup> Reunión tripartita intermedia sobre el seguimiento de la Conferencia Técnica Marítima Preparatoria, *Informe del debate*, PTMC/2005/23/párrafos 138-149.

---

internacionales de armadores y de gente de mar. En el anexo al presente documento se incluye el texto de la propuesta de pautas preparada por la Oficina para las inspecciones por los Estados del pabellón, que se somete a la consideración de la reunión tripartita de expertos para su examen y modificación. Dicha propuesta y las consideraciones examinadas en los párrafos que siguen reflejan las ideas que se manifestaron en el grupo de trabajo oficioso (las cuales se debatieron sin perjuicio de las opiniones que los expertos puedan expresar en la reunión de septiembre de 2008). En la propuesta también se han tenido en cuenta las orientaciones para los Estados del pabellón, elaboradas bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI).

9. A la luz de los debates que tuvieron lugar en la Conferencia, las pautas que se proponen como base de trabajo en el anexo a continuación se han formulado teniendo en cuenta las circunstancias de los Estados del pabellón que necesitan ayuda en el ámbito de la inspección. También se ha tenido en cuenta la situación de los Estados del pabellón que desean armonizar sus procedimientos de inspección, pero no se ha recomendado la adopción de ningún enfoque en particular en lo que atañe a la inspección, ni se ha reducido de manera alguna el margen de discreción que el Convenio deja a cada Estado Miembro ratificante en cuanto a la forma en que dará cumplimiento a sus responsabilidades de conformidad con la Regla 5.1 del Convenio.
10. Una de las cuestiones que la Oficina tenía que tomar en consideración al elaborar estas pautas era la del ámbito de aplicación. ¿Qué era exactamente lo que deseaba la Conferencia cuando pidió «la elaboración de orientaciones adecuadas para la inspección por el Estado del pabellón» en la resolución XIII? Sobre la base de este texto, se llegó a la conclusión de que las pautas para los Estados del pabellón (a diferencia de las pautas previstas con arreglo a la resolución IV, las cuales estaban destinadas *a los funcionarios* encargados del control por el Estado rector del puerto) deberían destinarse *a la vez* a los inspectores del Estado del pabellón, a los propios Estados del pabellón y a sus autoridades competentes, y proporcionar orientaciones tanto para la realización de las inspecciones como para el funcionamiento del sistema de inspección y de certificación por el Estado del pabellón, inclusive la preparación y comunicación de las respuestas a las quejas que se presenten con arreglo a lo dispuesto en la Norma A5.1.4, párrafo 5.
11. La propuesta contenida en el anexo al presente documento tiene por objeto encontrar un enfoque que permita dar orientaciones prácticas a los inspectores en cuanto a qué han de hacer — es decir, cómo «comprobar» el cumplimiento — cuando lleven a cabo una inspección por el Estado del pabellón, velando al mismo tiempo por mantenerse fieles al texto del Convenio. Una preocupación particular de los redactores fue el desarrollo de un enfoque que permitiera establecer una diferencia entre las orientaciones ofrecidas a los Estados del pabellón en cuanto a sus responsabilidades respecto del cumplimiento a nivel nacional, contexto en el que los parlamentos nacionales deben tener debidamente en cuenta las orientaciones detalladas en la Parte B del Código del CTM, 2006, y las orientaciones que se ofrecen en el presente documento. Las primeras orientaciones quedan comprendidas en la esfera de competencia del sobradamente reconocido sistema de control de la OIT. En el marco del CTM, 2006, los Miembros no están obligados a aplicar los requisitos del Convenio incluidos en la Parte B del Código. No obstante, sí tienen la obligación de prestar a estas disposiciones la debida consideración (artículo VI, párrafo 2). En este sentido, se propone que en las pautas para los Estados del pabellón se incluya íntegramente la *Nota explicativa* que figura en el CTM, 2006, a fin de evitar que las eventuales paráfrasis al respecto sean incongruentes con los delicados equilibrios que se cristalizaron en el Convenio.
12. Al mismo tiempo, estas pautas deberían aportar cierto valor añadido, por lo que no se trataría simplemente de reproducir el texto del Convenio. En las pautas debe lograrse un equilibrio entre los consejos «prácticos» (es decir, sobre *la manera* de comprobar el cumplimiento de los requisitos del Convenio) cuya formulación no sea excesivamente

---

extensa, y la necesidad de no alejarse de los términos precisos en que se redactó el Convenio, ni de los acuerdos y entendimientos que se recogieron en sus disposiciones. También es importante clarificar el papel potencial de cualquier organización reconocida (RO) que se encargue de efectuar tareas en nombre de un Estado del pabellón, especialmente en lo que respecta a dar respuesta a las quejas o a la imposición de las sanciones previstas en la legislación nacional.

13. También se ha prestado especial atención a la cuestión de cómo distinguir entre, por una parte, las orientaciones relativas a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar que son objeto — con respecto a 14 áreas o aspectos — de inspección y certificación, y por otra parte, las orientaciones relativas a otras áreas que sólo son objeto de inspección en virtud del Convenio. Si bien es cierto que, por razones de orden práctico, pudiera ser más provechoso abordar los dos temas por separado, en las pautas propuestas se ha seguido el criterio de que todas las áreas deberían tratarse juntas, en el mismo orden en que aparecen en el Convenio, para que no se tenga la impresión de que las áreas o aspectos objeto de certificación son más importantes que los demás. En la sección 3.2 de la propuesta de la Oficina, titulada «Requisitos del CTM, 2006, que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación», los aspectos sujetos a certificación se distinguen con el epígrafe «**Inspeccionado y certificado**».

### **Estructura de la propuesta de la Oficina**

14. El texto con las pautas sobre inspección por el Estado del pabellón, propuestas en el anexo *infra* como base de trabajo para la reunión tripartita de expertos, se reparte en cuatro capítulos y tiene como objetivo principal aportar un asesoramiento práctico que pueda ser adaptado por las administraciones nacionales y por los inspectores del Estado del pabellón (o las OR en las que se delegue la tarea) encargados de verificar el cumplimiento en los buques de los requisitos del CTM, 2006 (según la transposición de dichos requisitos a la legislación nacional de que se trate). En el capítulo 2 de las pautas se aborda la cuestión más amplia de las responsabilidades del sistema de inspección, y se facilita a los Estados del pabellón (y a sus autoridades competentes) información sobre los elementos del sistema de inspección y certificación, como el desarrollo de la documentación, el nombramiento de inspectores y la autorización de las OR.

### **Introducción a la propuesta de la Oficina**

15. Las pautas propuestas en el anexo *infra* se han concebido como texto «independiente» y que en muchos aspectos se explica por sí mismo. Con todo, hay algunos puntos que conviene resaltar.

#### **Legislación nacional y aplicación nacional**

16. Pese a que el sistema de inspección y certificación de buques en el marco del CTM, 2006, tiene algunas similitudes con el sistema de certificación previsto en relación con los convenios desarrollados bajo los auspicios de la OMI, entre ambos hay algunas diferencias significativas. *En primer lugar*, la documentación que se ha de llevar a bordo y los controles de inspección ejercidos por el Estado del pabellón y por el Estado del puerto se refieren expresamente a la legislación *nacional* u otras medidas de aplicación del Convenio. Como se señaló anteriormente, el Convenio admite un cierto grado de flexibilidad en cuanto al método o enfoque que los Miembros pueden adoptar para poner en práctica el Convenio. Esto significa que el Estado del pabellón o su autoridad competente deben indicar (en la parte I de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima (DCLM)) los requisitos nacionales que rigen las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar con respecto a cada una de las 14 áreas o aspectos que son objeto de certificación (Norma A5.1.3, párrafo 10, *a*). *En segundo lugar*, desde la perspectiva de las

---

inspecciones por el Estado del pabellón, el CTM, 2006, se aplica a todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Convenio, y no se limita a los buques que están sujetos a certificación obligatoria. Además, hay una serie de requisitos aplicables a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar que no están sujetos a certificación, pero que sí lo están a la inspección por el Estado del pabellón. *En tercer lugar*, el CTM, 2006, también incluye disposiciones por las que se establecen requisitos para poner en marcha un proceso con arreglo al cual a bordo de los buques se pueden presentar quejas ante los Estados del pabellón y ante los funcionarios habilitados en puertos extranjeros.

#### Añadir valor – Las orientaciones prácticas y el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

17. Como se mencionó anteriormente, uno de los objetivos de estas pautas es desarrollar orientaciones concretas para los inspectores del Estado del pabellón que aporten un valor añadido, gracias a consejos «prácticos» que se sumen a los que ya figuran en el texto del Convenio mismo, pero que al mismo tiempo no rebasen el campo de los requisitos contenidos en el Convenio. Esta es una dificultad potenciada por el contexto internacional en el que se inscriben las pautas, ya que se ha de tener presente que los detalles de los requisitos nacionales cuyo cumplimiento deben controlar los inspectores pueden diferir entre países debido al carácter normativo especial de las Pautas contenidas en la Parte B del Código del Convenio y otras formas de flexibilidad que se prevén en el Convenio. Así ocurre en particular con el Título 3 (requisitos sobre alojamiento, instalaciones de ocio y restauración, y alimentación) y el Título 4 (requisitos sobre protección de la salud, atención médica, bienestar y protección de la seguridad social), en la medida en que estos títulos ya contienen abundantes detalles sobre la aplicación práctica, que los Miembros deben tener debidamente en cuenta a la hora de dar cumplimiento a sus obligaciones en virtud del Convenio. **Por tanto, el enfoque de la propuesta de pautas consiste en hacer hincapié en que la legislación nacional u otras medidas de aplicación del Convenio son la fuente oficial del contenido de los requisitos en cada Estado del pabellón.** Toda inquietud que se plantee acerca de la forma en que un Miembro haya dado cumplimiento a sus obligaciones jurídicas a nivel nacional sería materia para examen por el sistema de control de la OIT.

#### Papel de las organizaciones reconocidas (OR)

18. Un aspecto importante de la propuesta de pautas es la aclaración que se sugiere incluir en relación al papel de las OR en las que el Estado del pabellón ha delegado autoridad para llevar a cabo algunas tareas en su nombre. Se ha puesto de manifiesto con claridad que la función primordial de las OR debería consistir en *verificar* el cumplimiento de los requisitos nacionales. Dar respuesta a las quejas o tomar determinaciones en cuanto a las acciones que habrá que emprender una vez que se identifiquen las deficiencias o los incumplimientos es una materia que debería incumbir sólo al Estado del pabellón o a su autoridad competente. Sin embargo, en la propuesta de pautas se reconoce también una realidad concreta, a saber, que muy a menudo la OR que está llevando a cabo una inspección se encuentra en «primera línea» a bordo del buque para acoger las quejas de la gente de mar o la información acerca de una posible deficiencia.

#### Buques en construcción y otros casos hipotéticos

19. El CTM, 2006, no aborda la amplia gama de cuestiones prácticas y casos hipotéticos que pueden plantearse en relación con el proceso de inspección y certificación de buques. Cada Estado del pabellón habrá desarrollado ya un enfoque para responder a estas cuestiones en relación a los convenios de la OMI. Podría tratarse, por ejemplo, de cómo llevar adelante la inspección de buques en construcción o qué metodología adoptar para los buques de entrada en servicio reciente, a bordo de los cuáles quizá no haya todavía gente de mar. La propuesta de pautas no pretende cubrir en detalle todas las situaciones posibles, sino

---

ofrecer sugerencias en cuanto a enfoques que permitirán abordar algunas de estas cuestiones.

### Complementariedad entre las inspecciones por el Estado del pabellón y el control por el Estado del puerto

20. En vista de la naturaleza complementaria de las inspecciones de control por el Estado del puerto con respecto a las inspecciones por el Estado del pabellón, cabe esperar que las orientaciones sobre las inspecciones por el Estado del pabellón y sobre el control por los funcionarios del Estado del puerto se considerarán como un todo, a pesar de que se han desarrollado en diferentes reuniones tripartitas de expertos. Por esta razón, a las dos propuestas preparadas por la Oficina se les ha dado una estructura similar; además, una preocupación primordial ha sido la de tender a la complementariedad y la coherencia entre las dos series de pautas.
21. Un ejemplo en que la *complementariedad* es particularmente importante se refiere al Certificado de Trabajo Marítimo y a la DCLM. Estos documentos, cuando se cumplimentan adecuadamente, han de ser reconocidos por los funcionarios del Estado rector del puerto (en adelante, FERP) como pruebas *prima facie* del cumplimiento, en el buque de que se trate, de los requisitos del Convenio relativos a las 14 áreas sujetas a certificación por el Estado del pabellón (anexo A5-I) y, en principio, sujetas también al control por el Estado del puerto (anexo A5-III). Las orientaciones incluidas en la propuesta de pautas que se refieren a los FERP, tanto en lo que atañe al enfoque aplicable a la inspección de los documentos mencionados como a la función jurídica de estos documentos, pueden complementarse provechosamente con la información incluida en la propuesta de pautas sobre la inspección por el Estado del pabellón, en cuanto a los requisitos relativos a la elaboración y expedición del Certificado (incluidos los certificados provisionales) y de la DCLM.
22. El mejor ejemplo (pero de ninguna manera el único) en que la *coherencia* entre las dos series de pautas es esencial se refiere a la sección 3.2 (mencionada más arriba) de la propuesta de pautas sobre las inspecciones por el Estado del pabellón, la cual proporciona una información concreta que resume los requisitos básicos en cuanto a las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, sugiriendo además algunos criterios para verificar el cumplimiento de esos requisitos y dando algunos ejemplos de deficiencias. Habida cuenta de que esta orientación parece ser igualmente aplicable — esencialmente — en la «inspección más detallada» por los FERP (aun cuando esta última inspección será normalmente menos extensa y, a veces, mucho menos extensa), la redacción de la sección equivalente de la propuesta de pautas para los FERP se ajusta en gran medida a la sección 3.2, dado que trata de los mismos aspectos comprendidos en las 14 áreas sometidas a la certificación.

### Carácter normativo de las pautas

23. Por último, cabe señalar que las pautas que se desarrollarán no tendrán el mismo carácter jurídico de las Pautas que figuran en la Parte B del Código del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. De conformidad con el artículo VI, párrafo 2, del Convenio, cuando los Miembros den cumplimiento a sus responsabilidades deberán tener debidamente en cuenta las disposiciones de la Parte B del Código; cualquier incumplimiento de esta obligación de tomarlas en consideración podría ser objeto de un examen por los órganos de control de la OIT. Las pautas contenidas en la presente propuesta tendrán valor de consejos o de asesoramiento sólo para los gobiernos que las consideren útiles en contextos como la redacción de las directrices nacionales a que se refiere la norma A5.1.4, párrafo 7, y la formación de inspectores.

---

## Anexo

### Propuesta de pautas para las inspecciones por el Estado del pabellón en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006

#### Indice

	<i>Página</i>
Capítulo 1. Introducción .....	9
1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas.....	9
1.2. Breve reseña de la estructura del CTM, 2006 .....	9
1.3. Conceptos clave que figuran en el CTM, 2006.....	11
1.3.1. Aplicación.....	11
1.3.2. Derechos de la gente de mar .....	12
1.3.3. Buques .....	12
1.3.4. Cumplimiento y control de la aplicación (inspección y certificación del buque) .....	13
1.4. Definiciones .....	14
Capítulo 2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón.....	15
2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón .....	15
2.1.1. Nota general.....	15
2.1.2. Visión general de la flexibilidad nacional prevista en el CTM, 2006 (determinaciones/exenciones con respecto a la aplicación de los requisitos).....	16
2.1.3. Responsabilidades del sistema de inspección del Estado del pabellón.....	18
2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación.....	23
2.2.1. Nota general.....	23
2.2.2. Preparación de una inspección.....	24
2.2.3. Visión general del proceso de inspección y certificación de los buques .....	24
2.2.4. Primera inspección.....	26
2.2.5. Inspección intermedia.....	26
2.2.6. Inspección para la renovación.....	27
2.2.7. Cambio de pabellón/nueva matriculación, cambio de propietario, alteración sustancial.....	27
2.2.8. Buques existentes antes de la entrada en vigor del CTM, 2006, en el caso del Estado del pabellón .....	27
2.2.9. Buques respecto de los cuales los propietarios solicitan la certificación.....	27
2.2.10. Buques que no están certificados.....	28
2.2.11. Informes de los inspectores del Estado del pabellón .....	28

Capítulo 3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del CTM, 2006 .....	29
3.1. Nota general .....	29
3.2. Requisitos del CTM, 2006, que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación .....	30
Regla 1.1 – Edad mínima .....	30
Regla 1.2 – Certificado médico .....	31
Regla 1.3 – Formación y calificaciones .....	33
Regla 1.4 – Contratación y colocación .....	34
Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar .....	36
Regla 2.2 – Salarios .....	37
Regla 2.3 – Horas de trabajo y horas de descanso .....	38
Regla 2.4 – Derecho a vacaciones .....	39
Regla 2.5 – Repatriación .....	40
Regla 2.7 – Niveles de dotación .....	41
Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento .....	42
Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda .....	44
Regla 4.1 – Atención médica a bordo del buque y en tierra .....	46
Regla 4.2 – Responsabilidad del armador .....	47
Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes .....	48
Regla 4.5 – Seguridad social .....	51
Norma A5.1.1 – Principios generales .....	52
Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo .....	52
Capítulo 4. Medidas que se adoptarán si se detectan deficiencias .....	54
4.1. Observaciones generales .....	54
4.2. Orientaciones para formular determinaciones relativas a las medidas que deban adoptarse .....	55

### **Gráficos**

Gráfico que muestra el procedimiento del Estado del pabellón para responder a una queja .....	22
Organigrama de la inspección .....	25

---

## Capítulo 1. Introducción

### 1.1. Explicación de los objetivos y del contenido de las pautas

1. En conformidad con la Resolución XIII adoptada por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.<sup>a</sup> reunión (en adelante, la 94.<sup>a</sup> reunión de la CIT), estas pautas internacionales se han desarrollado para prestar asistencia a las administraciones de los Estados del pabellón en el cumplimiento efectivo de sus responsabilidades respecto de la inspección de los buques y los requisitos de certificación en virtud del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (en adelante, CTM, 2006).
2. Las pautas tienen por objeto aportar una información práctica complementaria y orientaciones a los Estados del pabellón, que pueden ser adaptadas para que reflejen específicamente sus leyes nacionales y demás medidas de aplicación del CTM, 2006.
3. Debe destacarse que estas pautas se han concebido para servir como recursos prácticos a disposición de todos los gobiernos que las consideren de utilidad.
4. **En todos los casos, se debería considerar que las leyes o reglamentaciones nacionales pertinentes o los convenios colectivos y demás medidas de aplicación del CTM, 2006, en un Estado del pabellón constituyen la expresión oficial de los requisitos del Convenio en dicho Estado del pabellón.**
5. Las restantes secciones del capítulo 1 aportan una información general sobre la estructura, los conceptos clave y la terminología utilizados en el CTM, 2006.
6. El capítulo 2 se divide en dos secciones. En la primera se presenta una visión general de las obligaciones del sistema de inspección del Estado del pabellón previstas en el CTM, 2006, así como información respecto de las acciones o las determinaciones que los Estados del pabellón o la autoridad competente en los Estados del pabellón pueden emprender o adoptar para la inspección y la certificación de los buques. La segunda sección aporta orientaciones más específicas sobre el proceso de inspección y de certificación del trabajo marítimo, en virtud del CTM, 2006.
7. En el capítulo 3 se abordan los requisitos del CTM, 2006, respecto de los cuales se han de adoptar medidas de inspección y, si procediera, de certificación, en todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del CTM, 2006. Se incluyen orientaciones sobre lo que el inspector del Estado del pabellón (o una organización reconocida (OR) a la que el Estado del pabellón hubiese delegado esta tarea) ha de verificar en el curso del control del cumplimiento. En el capítulo se proponen asimismo algunos ejemplos de deficiencias.
8. En el capítulo 4 se resume una gama de acciones que pueden emprenderse en caso que se detecten deficiencias o situaciones de no conformidad por los inspectores del Estado del pabellón que las OR que actúan en su nombre notifiquen al Estado del pabellón.

### 1.2. Breve reseña de la estructura del CTM, 2006

9. El CTM, 2006, contiene una **Nota explicativa** que la 94.<sup>a</sup> reunión de la CIT adoptó para ayudar a los gobiernos a cumplir sus obligaciones legislativas y comprender la relación jurídica existente entre las diferentes partes del CTM, 2006. Dicha Nota resume también la estructura general del CTM, 2006.

---

## **Nota explicativa sobre el Reglamento y el Código del Convenio sobre el trabajo marítimo**

1. El objeto de la presente nota explicativa, que no forma parte del Convenio sobre el trabajo marítimo, es servir de guía respecto del Convenio en general.
2. El Convenio consta de tres partes diferentes, pero relacionadas entre sí, a saber, los artículos, el Reglamento y el Código.
3. Los artículos y el Reglamento establecen los derechos y principios fundamentales y las obligaciones básicas de los Miembros ratificantes del presente Convenio. Los artículos y el Reglamento sólo pueden ser modificados por la Conferencia en el marco del artículo 19 de la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo (véase el artículo XIV del Convenio).
4. En el Código se detalla la aplicación del Reglamento. Comprende la parte A (normas obligatorias) y la parte B (pautas no obligatorias). El Código puede enmendarse a través del procedimiento simplificado establecido en el artículo XV del Convenio. En vista de que el Código contiene los detalles de la aplicación, las enmiendas que se le hagan deberán estar en conformidad con el alcance general de los artículos y del Reglamento.
5. El Reglamento y el Código están organizados por temas generales, en cinco Títulos:
  - Título 1: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques;
  - Título 2: Condiciones de empleo;
  - Título 3: Alojamiento, instalaciones de esparcimiento, alimentación y servicio de fonda;
  - Título 4: Protección de la salud, atención médica, bienestar y protección social;
  - Título 5: Cumplimiento y control de la aplicación.
6. Cada Título contiene grupos de disposiciones relativas a un principio o derecho particular (o a una medida de control de la aplicación, en el caso del Título 5), al que se ha asignado un número de referencia. El primer grupo del Título 1, por ejemplo, consta de la regla 1.1, la norma A1.1 y la pauta B1.1 (sobre la edad mínima).
7. El Convenio tiene tres objetivos principales:
  - a) establecer (en sus artículos y Reglamento) un conjunto sólido de principios y derechos;
  - b) permitir, a través del Código, que los Miembros tengan un grado considerable de flexibilidad en la manera de aplicar esos principios y derechos; y
  - c) asegurar que el cumplimiento y el control de la aplicación de los principios y derechos se haga de manera apropiada (a través del Título 5).
8. Hay dos medios principales para hacer posible una aplicación flexible del instrumento: el primero consiste en que los Miembros, cuando sea necesario (véase el artículo VI, párrafo 3), pueden dar efecto a las disposiciones detalladas de la parte A del Código, aplicando medidas de equivalencia sustancial (conforme a la definición contenida en el artículo VI, párrafo 4).
9. El segundo medio consiste en formular de manera más general muchas de las disposiciones obligatorias de la parte A, lo cual dejaría un margen discrecional más amplio para decidir las acciones precisas que se han de adoptar en el plano nacional. En esos casos, se dan orientaciones sobre la aplicación en la parte B del Código, no obligatoria. De esta manera, los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio pueden determinar qué tipo de acciones podría esperarse de ellos en virtud de la obligación general correspondiente contenida en la parte A, y qué acciones no sería necesario emprender. Por ejemplo, la norma A4.1 exige que todos los buques faciliten un rápido acceso a los medicamentos necesarios para la atención médica a bordo (párrafo 1, *b*) y que lleven «un botiquín» (párrafo 4, *a*). El cumplimiento de buena fe de esta última obligación implica claramente que no basta con llevar un botiquín a bordo de cada buque. En la pauta B4.1.1 correspondiente (párrafo 4) se da una indicación más precisa de lo que esto implica para garantizar que el contenido del botiquín sea correctamente almacenado, utilizado y mantenido.

---

10. Los Miembros que hayan ratificado el presente Convenio no están vinculados por las orientaciones y, como se indica en las disposiciones del Título 5 relativas al control por el Estado del puerto, las inspecciones tratarían únicamente sobre los requisitos pertinentes del presente Convenio (artículos, reglas y normas de la parte A). Sin embargo, se exige a los Miembros, en virtud del párrafo 2 del artículo VI, que tengan debidamente en cuenta el cumplimiento de sus responsabilidades en virtud de la parte A del Código de la manera prevista en la parte B. Si, después de haber tomado debidamente en consideración las pautas pertinentes, un Miembro decide adoptar otras disposiciones diferentes que garanticen el almacenamiento, la utilización y el mantenimiento apropiados del contenido del botiquín, para retomar el ejemplo citado más arriba, según lo prescrito en la norma de la parte A, es aceptable que lo haga. Por otra parte, si sigue las orientaciones previstas en la parte B, el Miembro interesado, al igual que los órganos de la OIT encargados de verificar la aplicación de los convenios internacionales del trabajo, podrá estar seguro, sin más consideraciones, de que las medidas adoptadas por el Miembro son adecuadas para cumplir las responsabilidades enunciadas en las disposiciones pertinentes de la parte A.

10. Con particular referencia a las responsabilidades de inspección que incumben al Estado del pabellón y al sistema de certificación de buques, tal como se abordan en estas pautas, es importante que se tengan en cuenta los cuatro anexos que siguen al Título 5 del CTM, 2006.

- Anexo A5-I: Lista de los aspectos que se deben verificar durante la inspección por el Estado del pabellón;
- Anexo A5-III: Lista de los aspectos que pueden ser objeto de una inspección más detallada por el Estado del puerto;
- Anexo A5-II: Documentos modelo para la inspección por el Estado del pabellón y el sistema de certificación establecido en el Título 5:
  - Certificado de Trabajo Marítimo;
  - Certificado Provisional de Trabajo Marítimo;
  - Declaración de conformidad Laboral Marítima (DCLM (parte I y parte II));
- Anexo B5-I: Un ejemplo de declaración, que aporta una guía en cuanto a la manera en que ambas partes de la DCLM podrían ser rellenadas por el Estado del pabellón (parte I) y por un armador (parte II).

### 1.3. Conceptos clave que figuran en el CTM, 2006

11. En esta sección del capítulo I se describen algunos de los conceptos básicos relativos a la aplicación del CTM, 2006. La sección 1.4, que viene a continuación, contiene las definiciones de los términos que se encuentran en el CTM, 2006.

#### 1.3.1. Aplicación

12. El CTM, 2006, se aplica a toda la gente de mar a bordo de todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del CTM, 2006. Gente de mar o marino es toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el CTM, 2006. Todos los buques que se matriculen en un Estado del pabellón, si están comprendidos en el ámbito de aplicación del CTM, 2006, están sujetos a una inspección destinada a verificar el cumplimiento de los requisitos del CTM, 2006. Los términos *gente de mar* o *marino* y *buque*, se definen en el CTM, 2006 (véase la sección 1.4, más abajo).

---

### 1.3.2. Derechos de la gente de mar

13. El CTM, 2006, se propone contribuir a lograr el trabajo decente para toda la gente de mar. En dicho instrumento se establecen los derechos y principios fundamentales que rigen las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar.
14. El artículo III del CTM, 2006, trata de los *derechos y principios fundamentales*, en virtud de los cuales los Estados Miembros deberán verificar que las disposiciones de su legislación nacional respeten, en el contexto del presente Convenio, los derechos fundamentales relativos a:
- a) la libertad de asociación y la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva;
  - b) la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio;
  - c) la abolición efectiva del trabajo infantil, y
  - d) la eliminación de la discriminación en el empleo y la ocupación.
15. El artículo IV se relaciona con los *derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar*, y establece que:
1. Toda la gente de mar tiene derecho a un lugar de trabajo seguro y protegido en el que se cumplan las normas de seguridad.
  2. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones de empleo justas.
  3. Toda la gente de mar tiene derecho a condiciones decentes de trabajo y de vida a bordo.
  4. Toda la gente de mar tiene derecho a la protección de la salud, a la atención médica, a medidas de bienestar y a otras formas de protección social.
  5. Todo Miembro, dentro de los límites de su jurisdicción, deberá asegurar que los derechos en el empleo y los derechos sociales de la gente de mar enunciados en los párrafos anteriores de este artículo se ejerzan plenamente, en conformidad con los requisitos del presente Convenio. A menos que en el Convenio se disponga específicamente otra cosa, dicho ejercicio podrá asegurarse mediante la legislación nacional, los convenios colectivos aplicables, la práctica u otras medidas.

### 1.3.3. Buques

16. El CTM, 2006, se aplica a todos los buques, de propiedad pública o privada, que se dediquen habitualmente a actividades comerciales. Salvo que una disposición nacional disponga otra cosa, el CTM, 2006, no se aplica:
- a los buques que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
  - a los buques dedicados a la pesca o a otras actividades similares, ni a las embarcaciones de construcción tradicional, como los *dhow*s y los juncos;
  - a los buques de guerra, ni a las unidades navales auxiliares.

---

#### **1.3.4. Cumplimiento y control de la aplicación (inspección y certificación del buque)**

17. El Estado del pabellón deberá verificar, a través de un sistema efectivo y coordinado de inspección y de vigilancia regulares, y de otras medidas de control, que los buques cumplan con los requisitos del Convenio, tal y como se aplican en la legislación o en la reglamentación nacional o en los convenios de negociación colectiva u otras medidas o prácticas que apliquen los requisitos del CTM, 2006. En general, en virtud de la regla 5.1.3, además de ser inspeccionados, los buques también deberán estar certificados en lo que atañe al cumplimiento de los requisitos relativos a los 14 aspectos del trabajo y de la vida de la gente de mar enunciados en el Título 5, anexo A5-I. Los Estados del pabellón deberán verificar también que sus buques den cumplimiento a todos los requisitos del CTM, 2006, aun cuando el requisito no figure entre los que son objeto de certificación. En el caso de los buques que no tengan que ser certificados (los buques cuyo arqueo bruto sea inferior a 500 o los buques que no realicen viajes internacionales o que no operen desde un puerto o entre puertos de otro país), el Estado del pabellón deberá verificar de todas maneras el cumplimiento de los mismos requisitos aplicables a los buques certificados.
18. El CTM, 2006, reconoce que los Miembros de la OIT necesitan un cierto margen de flexibilidad para abordar las situaciones nacionales particulares, especialmente respecto de los buques más pequeños y de los buques que no realizan viajes internacionales o de tipos de buques específicos. También reconoce que los Estados del pabellón no siempre pueden encontrarse en condiciones de aplicar los requisitos del CTM, 2006, en la manera enunciada en la parte A del Código, y les permite la adopción de medidas que sean «sustancialmente equivalentes» (véase el párrafo 36, más abajo). El CTM, 2006, aporta orientaciones dirigidas fundamentalmente a los organismos legisladores nacionales, en cuanto a las maneras en que puede ejercerse esta flexibilidad nacional. En el caso de los buques que realizan viajes internacionales o que operan desde un puerto o entre puertos de otro país, estos asuntos se establecerán en los documentos relativos al CTM, 2006, que se llevan en los buques para información de los inspectores del Estado del pabellón o de los oficiales autorizados que efectúan las inspecciones de control por el Estado del puerto.

#### **Buques certificados**

19. En lo que concierne a los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500, o los buques que realizan viajes internacionales, o los buques con un arqueo bruto igual o superior a 500 que enarbolan el pabellón de un país y que operan desde un puerto o entre puertos de otro país, el CTM, 2006, contiene una lista de los 14 aspectos que están sujetos a un sistema de certificación obligatorio (véase el CTM, 2006, Título 5, anexo A5-I). La certificación es obligatoria sólo para algunos buques comprendidos en el ámbito de aplicación del CTM, 2006. Sin embargo, un armador puede también solicitar que un buque sea certificado, incluso cuando la certificación no sea obligatoria para dicho buque.
20. Los documentos que expide el Estado del pabellón, o una OR en su nombre, son el Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de conformidad Laboral Marítima (DCLM). La DCLM tiene dos partes. La parte I es rellena por el Estado del pabellón y se refiere a los requisitos nacionales pertinentes cuyo cumplimiento deberá ser objeto de certificación. La parte II es cumplimentada por el armador y describe los procedimientos que el armador ha establecido o establecerá para garantizar el cumplimiento continuo en el buque de esos requisitos del Estado del pabellón.
21. Tanto estos dos documentos como, cuando se justifique, las condiciones que los mismos certifiquen podrán ser objeto de una inspección en puertos extranjeros (inspección de control por el Estado del puerto). **Los modelos para los documentos que deben llevarse en los buques pueden encontrarse en el anexo A5-II, que sigue al Título 5 del CTM, 2006.**

---

## Buques que no están certificados

22. Los buques no certificados estarán sujetos a inspección, a intervalos que no excederán de tres años, con respecto a los mismos requisitos del CTM, 2006 (que se aplican en el ámbito nacional) para los buques certificados. La única diferencia es que el Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM no son expedidos para esos buques. Los requisitos nacionales relativos a los 14 aspectos que se mencionan en la parte I de la DCLM también serían pertinentes para las inspecciones por el Estado del pabellón de los buques que no están certificados.

### 1.4. Definiciones

23. Las siguientes definiciones se encuentran en el artículo II, párrafo 1, del CTM, 2006:

- a) la expresión «autoridad competente» designa al ministro, departamento gubernamental u otra autoridad facultada para dictar y controlar la aplicación de reglamentos, ordenanzas u otras instrucciones de obligado cumplimiento con respecto al contenido de la disposición de que se trate;
- b) la expresión «declaración en conformidad laboral marítima» designa la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3;
- c) la expresión «arqueo bruto» designa el tonelaje bruto calculado en conformidad con los reglamentos sobre arqueo contenidos en el anexo I del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques, 1969, o en otro convenio que lo sustituya; en el caso de los buques a los que se aplica el sistema provisional de medición de arqueo adoptado por la Organización Marítima Internacional, el arqueo bruto será el que figura en el apartado «OBSERVACIONES» del Certificado Internacional de Arqueo (1969);
- d) la expresión «certificado de trabajo marítimo» designa el certificado de trabajo marítimo a que se hace referencia en la regla 5.1.3;
- e) la expresión «requisitos del presente Convenio» designa los requisitos contenidos en los artículos, así como en el Reglamento y en la parte A del Código del presente Convenio;
- f) los términos «gente de mar» o «marino» designan a toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio;
- g) la expresión «acuerdo de empleo de la gente de mar» abarca tanto el contrato de trabajo como el contrato de enrolamiento;
- h) la expresión «servicio de contratación y colocación de la gente de mar» designa a toda persona, empresa, institución, agencia u otra entidad, pública o privada, cuya actividad consiste en contratar gente de mar por cuenta de los armadores o en colocarla al servicio de los armadores;
- i) el término «buque» designa a toda embarcación distinta de las que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias, y
- j) el término «armador» designa al propietario de un buque o a cualquier otra organización o persona, como puede ser el administrador, el agente o el fletador a casco desnudo, que a efectos de la explotación del buque ha asumido la responsabilidad que incumbe al propietario o a otra entidad o persona y que, al hacerlo, ha aceptado cumplir con todos los deberes y las responsabilidades que incumben a los armadores en virtud del presente Convenio, independientemente de que otra organización o persona desempeñe algunos de los deberes o responsabilidades en nombre del armador.

---

## Capítulo 2. El sistema de inspección por el Estado del pabellón

### 2.1. Visión general de las responsabilidades del Estado del pabellón

#### 2.1.1. Nota general

24. La mayoría de las disposiciones del CTM, 2006, tienen por objeto orientar a los legisladores nacionales con respecto a los elementos del marco jurídico nacional que se requieren para aplicar el Convenio. Esto incluye información sobre las situaciones en las que un Estado, o una «autoridad competente» de un Estado, puede (o, en algunos casos, debe) tomar determinaciones y medidas orientadas a asegurar condiciones de trabajo y de vida decentes para la gente de mar y, en particular, para la gente de mar a bordo de buques que enarbolan su pabellón<sup>1</sup>.
25. Muchas de estas determinaciones a nivel nacional se relacionan con áreas específicas en las que el Estado del pabellón dispone de un margen de flexibilidad para responder a situaciones específicas del país. En la mayoría de los casos, éstas se refieren a las determinaciones que ha de adoptar la «autoridad competente», y requieren consultas con las organizaciones de gente de mar y de armadores interesadas<sup>2</sup>. Aunque se aporta alguna información general en torno a este asunto, el proceso de aplicación legal por el Estado del pabellón (o por una autoridad competente del Estado del pabellón) en el ámbito nacional se encuentra fuera del campo de estas pautas. La cuestión de si un país ha aplicado adecuadamente sus obligaciones en virtud del CTM, 2006, es un asunto que se decide a nivel del sistema de control internacional establecido con arreglo a la Constitución de la Organización Internacional del Trabajo.
26. Sin embargo, han de emprenderse algunas acciones específicas en el nivel más práctico para apoyar la aplicación de los requisitos nacionales relativos a los buques. Por lo que se refiere a las pautas contenidas en este documento, que atañen a las responsabilidades de inspección del Estado del pabellón, tienen especial importancia:
- el nombramiento de los inspectores del Estado del pabellón (o de las OR, si el Estado del pabellón recurre a estas organizaciones reconocidas para llevar a cabo algunas tareas del Estado);
  - la inspección, la expedición y la retirada del Certificado de Trabajo Marítimo y la cumplimentación de la parte I de la DCLM;

<sup>1</sup> La práctica nacional puede variar respecto de lo que el ministerio (o los departamentos) del gobierno considere como la «autoridad competente» (como la define el artículo II – véase el párrafo 23, más arriba), con la finalidad de dar efecto a la legislación nacional o a otras medidas de aplicación de los requisitos del CTM, 2006.

<sup>2</sup> En los casos en que en un Estado Miembro no existan organizaciones representativas de los armadores o de la gente de mar, toda excepción, exención o aplicación flexible del CTM, 2006, respecto de la cual éste exija la celebración de consultas con dichas organizaciones, sólo podrá ser objeto de una decisión de ese Miembro previa consulta con el Comité Tripartito Especial establecido en el Convenio (artículo VII).

- 
- la respuesta a las quejas de la gente de mar;
  - la respuesta a las solicitudes de información presentadas por las autoridades de control de un Estado del puerto acerca de los buques de dicho Estado;
  - las medidas coercitivas que se apliquen a los buques que según los resultados de la inspección, no cumplan los requisitos del Convenio.

27. Esta sección de las pautas tiene por objeto prestar asistencia a los Estados del pabellón, proponiéndoles un resumen de sus responsabilidades primordiales en relación con el sistema de inspección por el Estado del pabellón. **En todo caso, no se debe olvidar que el marco jurídico nacional en el que se inscribe la aplicación del CTM, 2006, así como el propio Convenio, siguen siendo las fuentes primordiales de información y orientación en cuanto a las responsabilidades específicas del Estado del pabellón (o de sus autoridades competentes).**

### **2.1.2. Visión general de la flexibilidad nacional prevista en el CTM, 2006 (determinaciones/exenciones con respecto a la aplicación de los requisitos)**

28. Como se indicara antes, la práctica de la flexibilidad y las determinaciones que se tomen a nivel nacional en cuanto a la aplicación del CTM, 2006, es un asunto que concierne a la acción jurídica nacional, y se encuentra por ende fuera del ámbito de las presentes pautas. De ahí que el análisis contenido en esta sección de las pautas deba entenderse sólo como una síntesis de referencia con fines de información.

#### Aplicación general a los buques y a la gente de mar

29. En algunos casos, podrían surgir dudas en cuanto a si un buque concreto (o una categoría de buques) está comprendido en el ámbito de aplicación del CTM, 2006, o si una categoría de personas es gente de mar con arreglo al significado del término aplicado en el Convenio, o con respecto a la medida en que los requisitos del Convenio se aplicarán a barcos más pequeños que no realizan viajes internacionales.
30. La autoridad competente puede tomar determinaciones respecto de estas cuestiones (si está autorizada a hacerlo con arreglo a la legislación nacional), ya sea en consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas o, como ocurre muchas veces, después de haber celebrado consultas con éstas. Además, toda decisión que se adopte deberá comunicarse al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo (artículo II, párrafo 7).
31. Si hubiera dudas sobre la condición de gente de mar de alguna categoría de personas, debería considerarse el párrafo 3 del artículo II. Se pueden encontrar orientaciones adicionales al respecto en la Resolución VII adoptada en la 94.<sup>a</sup> reunión de la CIT <sup>3</sup>.
32. Del mismo modo, si hubiera dudas en cuanto a si el CTM, 2006, se aplica a un buque o a una categoría particular de buques, deberá considerarse el párrafo 5 del artículo II.
33. En el caso de los buques con un arqueo bruto inferior a 200 que no efectúen viajes internacionales, puede requerirse la consideración del párrafo 6 del artículo II.

<sup>3</sup> Resolución relativa a la información sobre los grupos profesionales.

---

## Asuntos de aplicación específicos

- 34.** Los Estados del pabellón también pueden adoptar decisiones sobre otros asuntos relacionados con la puesta en práctica y la aplicación a escala nacional que ya están contemplados en la legislación nacional o en otras medidas, como la equivalencia sustancial, las determinaciones en cuanto a la aplicación de algunos de los requisitos de la regla 3.1 y de la norma A3.1 que tratan del alojamiento y de los servicios de esparcimiento en los buques, o las exenciones con respecto a dichos requisitos.
- 35.** En la medida en que las equivalencias, exenciones y variantes nacionales están relacionados con los requisitos de certificación del CTM, 2006, se indicarán en la parte I de la DCLM. En el caso de otros aspectos que deben ser verificados, se requerirá consultar los requisitos nacionales específicos.

### *Equivalencia sustancial*

- 36.** Cuando un Estado del pabellón no se encuentre en condiciones de aplicar un requisito particular en los Títulos 1 a 4 del Convenio, en la manera enunciada en la parte A del Código (las normas), se le permitirá, en virtud del artículo VI, párrafo 3, del CTM, 2006, aplicar disposiciones de su legislación, u otras medidas, que sean «sustancialmente equivalentes». Toda disposición sustancialmente equivalente que se relacione con asuntos que están sujetos a certificación, deberá señalarse en la parte I de la DCLM (véase el párrafo 21 más arriba). A la hora de considerar la adopción de disposiciones sustancialmente equivalentes, el Estado del pabellón deberá tener en cuenta el artículo VI, párrafo 4, del CTM, 2006.

### *Exenciones y aplicación de la regla 3.1 y de la norma A3.1*

- 37.** La regla 3.1, la norma A3.1 y la pauta B3.1 se relacionan con los requisitos en materia de alojamiento y servicios de esparcimiento de la gente de mar a bordo de los buques. La finalidad de esos requisitos (en la regla y en la norma) es garantizar que la gente de mar tenga un alojamiento y unas instalaciones de esparcimiento decentes a bordo del buque. En muchos casos, los requisitos se refieren específicamente a cuestiones de diseño, construcción (por ejemplo, dimensión de la cabina, situación, etc.) y equipamiento del buque. Las disposiciones de esta parte del CTM, 2006, son muy detalladas, habiéndose reconocido que, en algunos casos, tal vez no se pueda asegurar una aplicación estricta de estos requisitos a los buques que ya existen o que se encuentran por debajo de un determinado tamaño, o a algunas categorías de buques. Además, se reconoció la necesidad de que se tengan en cuenta, sin discriminaciones, los intereses de la gente de mar con prácticas religiosas y sociales diferentes y peculiares. Las exenciones o las variantes sólo podrán concederse previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, y deberán indicarse en la parte I de la DCLM.

### *Aplicación a los buques que existen en el momento en que el CTM, 2006, entra en vigor para el Estado del pabellón*

- 38.** La regla 3.1, párrafo 2, dispone que los requisitos del Código que se relacionan con la construcción y el equipamiento de los buques se aplican únicamente, en el caso del Estado del pabellón, a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del CTM, 2006, o después de ésta.
- 39.** En el caso de los buques construidos antes de esa fecha, los requisitos relativos a la construcción y al equipamiento de los buques que figuran en convenios anteriores de la OIT se aplicarán en la medida en que ya hubieran sido aplicables en virtud de la legislación o de la práctica del Miembro interesado (véase el párrafo 92, más abajo).

- 
40. Se aplicarán a estos buques todos los demás requisitos del CTM, 2006 (según su transposición a la legislación nacional), incluidos los de la norma A3.1, que no se relacionen con la construcción y el equipamiento de los buques.

#### Aplicación a buques más pequeños y a categorías específicas de buques

41. La norma A3.1, párrafos 20 y 21, permite que los Estados del pabellón, en circunstancias específicas, eximan del cumplimiento de algunos requisitos de la norma, relativos al alojamiento y a los servicios de esparcimiento, a los buques de un arqueo bruto inferior a 200.
42. La norma A3.1 también contiene disposiciones específicas que admiten la modificación de los requisitos en el caso de los buques de pasaje o de los buques que estén destinados a actividades especiales. Además, es posible eximir de algunos requisitos a los buques de un arqueo bruto inferior a 3.000. Los inspectores del Estado del pabellón deberían examinar cuidadosamente la legislación nacional u otras medidas de aplicación del CTM, 2006, a efectos de determinar la conformidad de los requisitos que hubiese adoptado el Estado del pabellón.

#### Variantes en el caso de prácticas religiosas y sociales diferentes

43. Podrán permitirse variantes, siempre y cuando éstas no tengan como consecuencia condiciones en general menos favorables que las que podrían resultar de la aplicación de la norma A3.1 (norma A3.1, párrafo 19). Además, en la evaluación de la calidad de los alimentos y su adecuación a las necesidades del buque habrá que tomar en consideración los distintos orígenes culturales y religiosos (regla 3.2, párrafo 1).

**Los inspectores del Estado del pabellón deberían estar en conocimiento de toda disposición nacional relativa a la aplicación, exenciones o variantes previstas por el Estado del pabellón, en conformidad con el CTM, 2006.**

**Es fundamental que esta información se comuniqué a los inspectores del Estado del pabellón y a toda OR que hubiese sido autorizada a ejercer responsabilidades de inspección del Estado del pabellón.**

#### **2.1.3. Responsabilidades del sistema de inspección del Estado del pabellón**

44. El Estado del pabellón deberá establecer un sistema eficaz de inspección y certificación de las condiciones de trabajo marítimo a bordo de los buques que enarbolen su pabellón (regla 5.1, párrafo 2). Esta obligación tiene múltiples aspectos, entre los que figuran los siguientes:

- expedición de documentos;
- selección de un número suficiente de inspectores calificados (formación y competencias);
- desarrollo de normas o reglamentos en los que se definan las atribuciones del inspector, su condición jurídica y su independencia;
- formulación de directrices sobre las tareas y la confidencialidad de los inspectores;
- identificación (credenciales);

- 
- responsabilidades de presentación de informes;
  - delegación de algún aspecto del sistema de inspección a las OR (en el caso de que se recurra a estas organizaciones);
  - establecimiento de un proceso para recibir quejas o solicitudes de información y para responder a las mismas.

**45.** A continuación, se ponen de relieve algunos aspectos de estas áreas de responsabilidad.

#### Concepción de documentos

- 46.** El Estado del pabellón (o su autoridad competente) deberá concebir algunos documentos, si ya no cuenta con los mismos. Con respecto al sistema de certificación del buque, tendrá que prepararse una versión nacional del formulario llamado Certificado de Trabajo Marítimo y habrá que redactar las dos partes de la Declaración de conformidad Laboral Marítima.
- 47.** Además, el CTM, 2006, prevé la utilización de otros documentos: un cuadro de formato normalizado que describa la organización del trabajo a bordo del buque (norma A2.3, párrafos 10 y 11); un certificado médico estándar (norma A1.2, párrafo 2); y un formulario normalizado de informe médico a bordo (norma A4.1, párrafo 2). Deberá llevarse asimismo un sistema de registro de los informes de inspección (norma A5.1.4, párrafo 13). Ya se cuenta con muchos de esos documentos.

#### Documentos del sistema de certificación

- 48.** A bordo de los buques de arqueo bruto igual o superior a 500 que efectúen viajes internacionales o que operen desde un puerto, o entre puertos, de otro país, deberá llevarse un Certificado de Trabajo Marítimo, acompañado de una DCLM.
- 49.** El Certificado de Trabajo Marítimo y la Declaración de conformidad Laboral Marítima (y una traducción de los mismos al inglés cuando el idioma de la documentación sea otro), deberán exponerse en un lugar visible a bordo que sea accesible a la gente de mar, junto con una copia de dichos documentos a disposición, cuando se solicite, de la gente de mar, los inspectores del Estado del pabellón, los funcionarios habilitados del Estado del puerto y los representantes de los armadores y de la gente de mar (norma A5.1.3, párrafo 12).
- 50.** Los requisitos para el Certificado y la DCLM, se establecen en la regla 5.1.3 y en la norma A5.1.3. Los modelos de documentos se encuentran en el Título 5, anexo A5-II, con ejemplos de cómo podrían rellenarse, que se muestran en el Título 5, anexo B5-I. La presentación gráfica de los documentos debe ser similar a la de los modelos de documentos que figuran en el Título 5, anexo A5-II.

#### Certificado de Trabajo Marítimo (regla 5.1.3)

- 51.** El Certificado de Trabajo Marítimo podrá expedirse por un período no superior a cinco años. Podrá ser expedido por la autoridad competente o por una organización reconocida y autorizada a actuar en su nombre, una vez que concluya satisfactoriamente la inspección de los requisitos nacionales relativos a los 14 aspectos que figuran en la lista del Título 5, anexo A5-I. Para que el Certificado sea válido, deberá adjuntarse una DCLM.

#### Certificado Provisional de Trabajo Marítimo (regla 5.1.3)

- 52.** La norma A5.1.3, párrafos 5, 6 y 7, detalla las circunstancias en las que podrá expedirse el Certificado Provisional de Trabajo Marítimo. Tal Certificado podrá expedirse sólo una vez,

---

con una validez máxima de seis meses. No se requiere la expedición de una Declaración de conformidad Laboral Marítima para el período de validez del Certificado Provisional. Para que se permita la expedición del Certificado de Trabajo Marítimo, deberá llevarse a cabo una inspección antes de la expiración del Certificado Provisional.

#### **Declaración de conformidad Laboral Marítima (DCLM) (regla 5.1.3)**

- 53.** *DCLM parte I* – La parte I ha de ser completada por la autoridad competente. Contiene referencias a los requisitos nacionales pertinentes de aplicación del CTM, 2006. En particular, se debería indicar claramente en qué casos, si procede, los requisitos nacionales amplían los requisitos del CTM, 2006. También deberá especificarse en la DMLC, parte I, toda equivalencia sustancial y toda exención concedida por el Estado del pabellón. Véase la norma A5.1.3, párrafo 10, en lo que atañe al contenido de la parte I; en la pauta B5.1.3, párrafo 1, se encuentran orientaciones adicionales. En el Título 5, anexo B5-I, se da un ejemplo de cómo podría cumplimentarse esta parte.
- 54.** *DCLM parte II* – La parte II ha de ser completada por el armador, quien deberá identificar las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo de los requisitos nacionales en los períodos entre cada inspección, y las medidas propuestas para garantizar que haya una mejora continua. Los distintos aspectos de la parte II deben ser objeto de inspección antes de que la autoridad competente o una OR que actúe en su nombre otorguen la certificación. Por lo que se refiere al contenido de la parte II, véase la norma A5.1.3, párrafo 10; otras orientaciones adicionales figuran en la pauta B5.1.3, párrafos 2, 3 y 4. Véase en el Título 5, anexo B5-I, un ejemplo de cómo cumplimentar esta parte.

#### **Inspectores del Estado del pabellón**

- 55.** La norma A5.1.4 contiene orientaciones sobre el nombramiento, las atribuciones, la formación y las credenciales requeridas en el caso de los inspectores del Estado del pabellón. Esto puede incluir el nombramiento de las OR a las que se encomienden diversos aspectos de esas responsabilidades. Además, las autoridades competentes tendrán que elaborar pautas para los inspectores sobre las tareas que habrán de realizarse.

#### **Autorización de las organizaciones reconocidas (OR)**

- 56.** En virtud de la regla 5.1.1, párrafo 3, las instituciones públicas y otras organizaciones, reconocidas como competentes e independientes, podrán ser autorizadas por un Estado del pabellón, en conformidad con el CTM, 2006, a efectuar inspecciones o a expedir certificados o a hacer ambas cosas en su nombre. En el CTM, 2006 se las llama «organizaciones reconocidas» (OR).
- 57.** En el párrafo 3 de la regla 5.1.1 y en el párrafo 1 de la regla 5.1.2 se describe el papel de las OR. La norma A5.1.2 establece los requisitos que han de aplicar los Estados del pabellón que deseen nombrar instituciones públicas u otras organizaciones a efectos de llevar a cabo las inspecciones requeridas en el CTM, 2006, en conformidad con la práctica normal. Deberá aportarse a la Oficina Internacional del Trabajo una lista actualizada de todas las autorizaciones otorgadas a organizaciones reconocidas (y el alcance de las autorizaciones), para su publicación (norma A5.1.2, párrafo 4).
- 58.** Cuando se nombre una OR, el Estado del pabellón (o su autoridad competente) deberá especificar el alcance del papel de la OR respecto de la verificación de los requisitos nacionales. En la práctica, aun en el caso de que una OR que efectúa una inspección en nombre del Estado del pabellón sea informada por la gente de mar de la existencia de una posible deficiencia en un buque, que se notifique al Estado del pabellón, toda investigación de las quejas que se presenten al Estado del pabellón en relación con sus buques (norma A5.1.4, párrafo 5) o con el cumplimiento de los requisitos nacionales que dan

---

aplicación al CTM, 2006 (véase el capítulo 4 de estas Directrices), debería ser abordada por la autoridad competente de cada Estado del pabellón. La información relativa al papel de las OR y al alcance de su autoridad, también debería estar a disposición de la gente de mar en caso de que ésta tuviera una queja.

59. El Estado del pabellón también debería establecer un sistema de control para las OR que hubiese autorizado. Este sistema debería incluir procedimientos para la comunicación con la OR y disposiciones sobre la información relativa a toda medida nacional que discrepara de las disposiciones del CTM, 2006 (norma A5.1.2, párrafo 3). La pauta B5.1.2, párrafo 6, aporta información adicional sobre los procedimientos de control.

#### Informes anuales

60. La autoridad competente publicará un informe anual sobre las actividades de inspección antes de que transcurran seis meses, a contar del final de cada año. A la hora de compilar el informe anual, el Estado del pabellón debería prestar la debida atención al contenido de la pauta B5.1.4, párrafo 10.

#### Respuesta a las solicitudes de información

61. Es responsabilidad del Estado del pabellón dar respuesta oportuna a las solicitudes de asesoramiento, información y asistencia procedentes de una autoridad de control del Estado del puerto, a efectos de garantizar que el buque en consideración no se vea indebidamente retrasado por la autoridad del Estado del puerto.

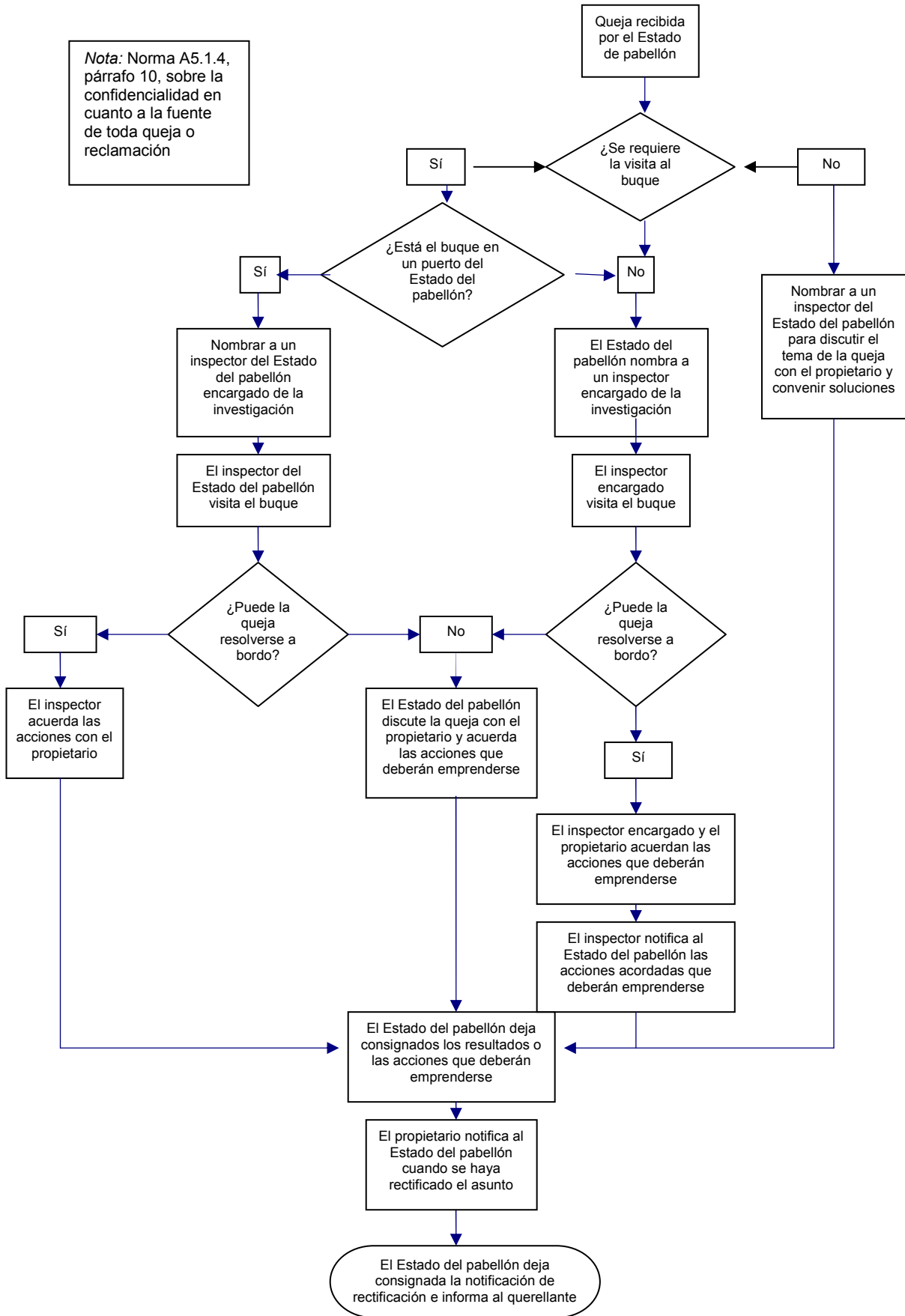
#### Respuesta a las quejas sobre las condiciones de trabajo marítimo en un buque

62. La norma A5.1.4, párrafo 5, del CTM, 2006, dispone que:

Si un Miembro recibe una queja que no considera manifiestamente infundada u obtiene pruebas de que un buque que enarbola su pabellón no está en conformidad con las disposiciones del presente Convenio o de que hay graves deficiencias en la aplicación de las medidas establecidas en la declaración en conformidad laboral marítima, el Miembro deberá adoptar las medidas necesarias para investigar el asunto y velar por que se adopten disposiciones para subsanar las deficiencias detectadas.

63. La información relativa a la no conformidad o a graves deficiencias en las condiciones de un buque o en la aplicación a bordo de la parte II del DCLM, podría proceder de diversas fuentes; incluso se podría tratar de una preocupación manifestada por un marino a la OR durante una inspección.
64. Se espera de todo Estado del pabellón que establezca un proceso de recepción y respuesta a tales quejas.
65. **Es responsabilidad del Estado del pabellón la recepción de las quejas, la investigación de las mismas y la adopción de las medidas adecuadas de control de la aplicación.**
66. En determinadas circunstancias, se podrá autorizar específicamente a una OR para que lleve a cabo las investigaciones sobre una queja particular por parte de un Estado del pabellón; en todo caso, la responsabilidad de la resolución de una queja sigue residiendo en el Estado del pabellón.

**Gráfico que muestra el procedimiento del Estado del pabellón para responder a una queja**



---

## 2.2. Inspección del trabajo marítimo y proceso de certificación

### 2.2.1. Nota general

67. Todos los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del CTM, 2006, están sujetos a inspección. Las normas relativas a la inspección son los requisitos nacionales de aplicación del CTM, 2006.
68. Las disposiciones nacionales pertinentes en que se plasman los requisitos del CTM, 2006, con relación a los 14 aspectos que deberán certificarse en el caso de algunos buques, se mencionarán en la parte I de la DCLM estándar que ha de preparar la autoridad competente. En el caso de los buques que no están certificados, estos requisitos serán los mismos. Esto significa que la parte I de la norma de la DCLM será pertinente también para la inspección de esos buques, respecto de los 14 aspectos. Sin embargo, puesto que los documentos relativos al CTM, 2006, no serán expedidos para esos buques, el inspector no tendrá a su disposición los datos que se incluyen en la parte II de la DCLM.
69. Los inspectores familiarizados con las inspecciones marítimas, en conexión con los convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre seguridad del buque y prevención de la contaminación marina, notarán una diferencia de terminología en el CTM, 2006, en relación con el proceso de certificación. Los convenios de la OMI se refieren a buques que son «reconocidos» con fines de expedición o de aprobación de un certificado reglamentario. El CTM, 2006, no distingue entre un reconocimiento y una inspección. El término «inspección» se utiliza para referirse a la primera inspección de un buque (a efectos de expedir un certificado, en el caso de los buques que han de certificarse) o a toda inspección posterior dirigida a verificar el cumplimiento continuo de los requisitos.
70. Una inspección laboral marítima puede dividirse en dos partes: la primera, atañe a asuntos de orden físico, como el alojamiento de la gente de mar y las condiciones de la cocina; la segunda, se centra en otros elementos relativos al trabajo decente o a asuntos humanos y operativos, como el pago de los salarios, los acuerdos de empleo de la gente de mar, la edad mínima, la certificación médica y las horas de trabajo o de descanso. Algunos temas que suscitan preocupación, como la seguridad y salud en el trabajo, tienen facetas de diversa índole, como los aspectos físicos (equipos de protección/construcción) y las prácticas operativas de un buque. A efectos de que se lleve a cabo una inspección satisfactoria, es probable que el inspector tenga que emplear diferentes estrategias y, en particular, actuar con discreción cuando se entreviste con la gente de mar en torno a lo que puedan considerarse asuntos personales o potencialmente controvertidos.
71. Además, como establece la norma A5.1.4, párrafos 10 y 11:
10. Los inspectores deberán considerar confidencial el origen de cualquier reclamación o queja acerca de la existencia presunta de un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar, o de una infracción de la legislación, y abstenerse de dar a entender al armador, a su representante o al operador del buque que se procedió a una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.
  11. [...] En particular, los inspectores deberán: ...
    - b) estar obligados a no revelar, aún después de haber abandonado el servicio, cualquier secreto comercial, proceso de trabajo confidencial o información de carácter personal que pueda llegar a su conocimiento durante el desempeño de sus funciones, so pena de sufrir las sanciones o medidas disciplinarias correspondientes.
72. En todas las circunstancias, a la hora de efectuar inspecciones de trabajo marítimo, los inspectores encargados deberán ejercer su criterio profesional.

---

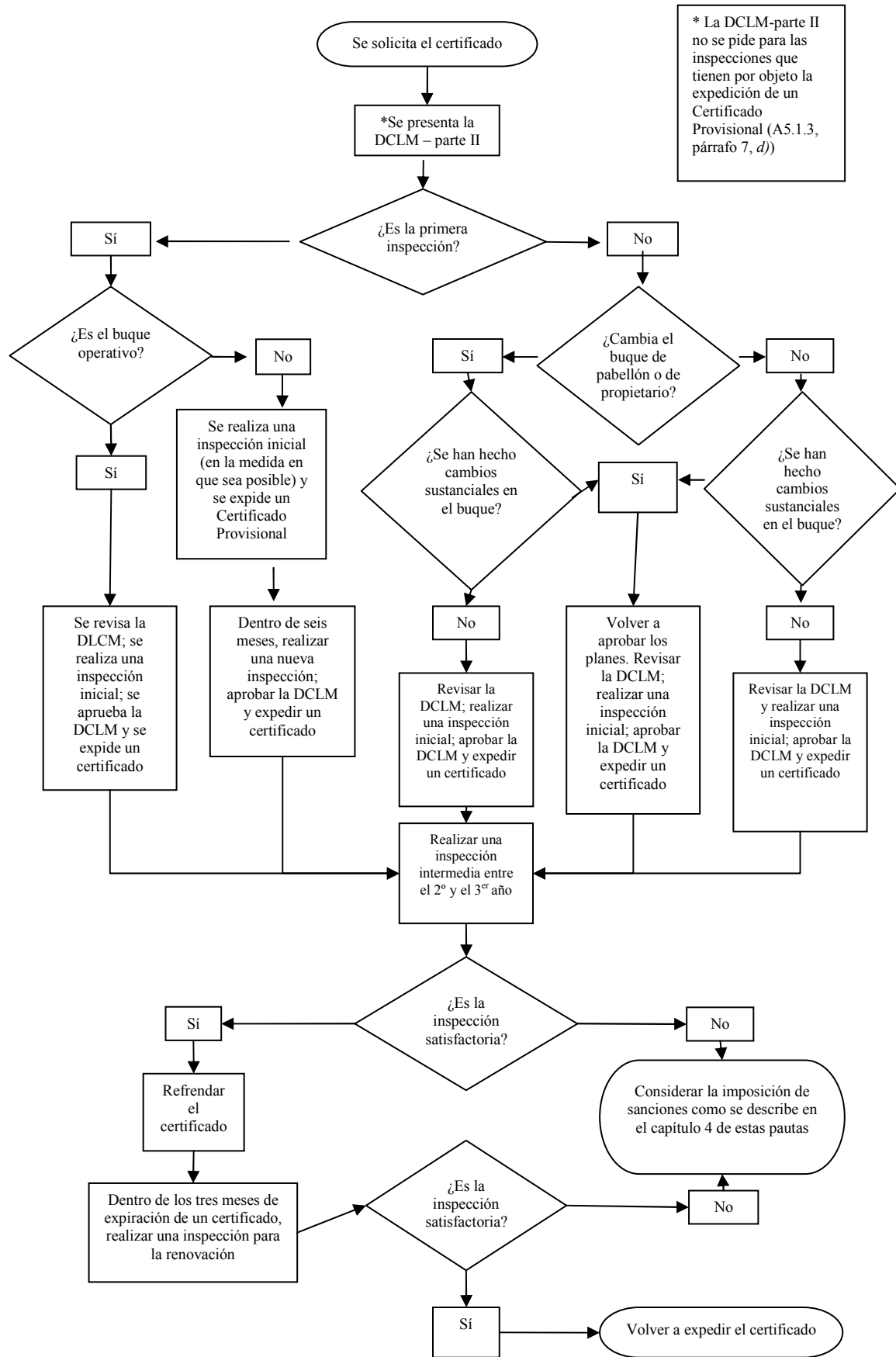
### **2.2.2. Preparación de una inspección**

73. Especialmente en el caso de la inspección inicial, además de comprobar el cumplimiento de la parte II de la DCLM de un buque, el inspector del Estado del pabellón debería examinar diversas fuentes de información, a efectos de lograr una buena comprensión de la historia del buque (cuando proceda). La información buscada podría obtenerse de los expedientes individuales del buque en los que figuran los informes de inspección anteriores, los datos de los controles pertinentes por el Estado del pabellón y el Estado del puerto, y otras bases de datos y documentos de la OIT.
74. En el caso de los buques certificados y no certificados existentes, antes de que se efectúe una inspección, el inspector del Estado del pabellón debería establecer, a partir de las fuentes de información de que dispusiera, si hay alguna deficiencia pendiente que el armador no hubiese remediado. Si tal fuera el caso, la autoridad competente o el inspector del Estado del pabellón debería tomar las medidas necesarias para lograr que se corrijan las deficiencias en un plazo prudente (véase el capítulo 4, más abajo).
75. Los inspectores del Estado del pabellón deberán también estar en conocimiento de toda determinación, equivalencia, exención y variante nacional que el Estado del pabellón haya adoptado, en virtud del CTM, 2006.
76. El Certificado de Trabajo Marítimo y la DCLM adjunta (cuando se dispusiera de los mismos para barcos existentes) deberían ser el punto de partida para las inspecciones por el Estado del pabellón de los buques sujetos a certificación.
77. En lo que atañe a los buques no sujetos a certificación (con excepción de aquellos cuyos propietarios solicitan una certificación), el punto de partida de la inspección lo constituyen los requisitos de la legislación nacional o de los convenios colectivos u otras medidas que apliquen el CTM, 2006, si bien la parte II de la DCLM normalizada será asimismo pertinente para las inspecciones de esos buques.
78. En ambos casos (buques certificados y buques no certificados), hay varios aspectos que se deberían verificar, además de los 14 que son objeto de certificación. Estos se incluyen en la información pormenorizada relativa a la inspección, en el capítulo 3, sección 3.2, más adelante.
79. En el caso de los buques que llevan a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, es importante que, antes de una primera inspección, o de cualquier otra inspección, el inspector encargado del Estado del pabellón examine la parte II de la DCLM, en la que se establecen los procedimientos (es decir, las medidas) previstas por el armador para el buque, a efectos de determinar de qué manera se alcanzará el cumplimiento continuo de los requisitos nacionales de aplicación del CTM, 2006 (que se enumeran en la parte I de la DCLM).

### **2.2.3. Visión general del proceso de inspección y certificación de los buques**

80. El siguiente diagrama ilustra las posibles etapas del proceso de inspección y certificación de los buques. Puede ser necesario que los buques sean inspeccionados y certificados o que sólo sean inspeccionados en una variedad de circunstancias. Algunos buques pueden estar en construcción o ser de construcción reciente, otros pueden haber sido transferidos desde otro registro y otros pueden no requerir una certificación. Sin pretender abarcar todas esas situaciones, este gráfico aporta una visión más general de los elementos del proceso. En lo que resta de esta sección del capítulo 2 hay más información específica acerca de las diversas etapas y situaciones.

# Organigrama de la inspección



\* La DCLM-parte II no se pide para las inspecciones que tienen por objeto la expedición de un Certificado Provisional (A5.1.3, párrafo 7, d))

---

### **2.2.4. Primera inspección**

81. Es posible que haya que realizar una primera inspección durante la construcción del buque. En general, la primera inspección siempre tendrá lugar en el momento de su primera entrada en servicio.
82. En el caso de los buques en construcción, deberían examinarse los planos pertinentes para determinar su conformidad con los requisitos aplicables del CTM, 2006 (reglas 3.1 (Alojamiento y servicios de esparcimiento de la gente de mar), 3.2 (Alimentación y servicio de fonda) y 4.3 (Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes)), de cara al cumplimiento de los requisitos nacionales de aplicación del CTM, 2006.
83. En el caso de los buques que entran en servicio, el cumplimiento de las especificaciones de construcción comprendidas en el Título 3 debería verificarse con respecto a los planos cuando el inspector del Estado del pabellón se presente en el buque. El cumplimiento de los demás requisitos nacionales (incluidos los que figuran en la parte I de la DCLM, en el caso de los buques que han de ser certificados), debería verificarse, en la medida de lo posible, inmediatamente antes de que el buque entre en servicio, sobre la base de la documentación y la información de que se disponga.
84. Además, deberán examinarse (cuando proceda) los aspectos de la parte II de la DCLM, en que se recogen las medidas previstas por el armador para garantizar el cumplimiento inicial y continuo de los requisitos nacionales que se resumen en la DCLM, parte I, a efectos de asegurar que esas medidas sean adecuadas y permitan que la autoridad competente, o la OR, certifique la parte II y expida la DCLM, en conformidad con la norma A5.1.3, párrafo 10. Normalmente, ésta será una revisión en tierra de los documentos, sobre todo cuando se trate de un nuevo buque.
85. La descripción anterior se refiere a la primera inspección de un buque. En las inspecciones posteriores (que se describen más abajo), el examen relativo a la parte II de la DCLM se centrará en determinar si se aplican o no adecuadamente las medidas establecidas en dicha parte II.
86. Al concluirse satisfactoriamente la primera inspección, incluida la revisión del documento, podrá expedirse, al buque de que se trate, el Certificado de Trabajo Marítimo, que incluye la DCLM.

### **2.2.5. Inspección intermedia**

87. Para garantizar que se siguen cumpliendo los requisitos del CTM, 2006, se requiere llevar a cabo, entre la segunda y la tercera fechas de vencimiento anuales<sup>4</sup>, una inspección intermedia. El alcance y la profundidad de la inspección intermedia serán equivalentes a los de una inspección para la renovación del Certificado. El Certificado será refrendado si los resultados de la inspección intermedia son satisfactorios. El no pasar esta inspección y dejar consignado el acto en el Certificado de Trabajo Marítimo, supondrá la invalidación del Certificado.

<sup>4</sup> Por *fecha de vencimiento anual* se entiende el día y el mes que correspondan, cada año, a la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo (Norma A5.1.3, párrafo 2).

---

### **2.2.6. Inspección para la renovación**

88. En el caso de una inspección para la renovación del Certificado de Trabajo Marítimo, es necesario que se inspeccionen todos los requisitos. Cuando la inspección para la renovación comienza dentro de los tres meses que preceden a la fecha de expiración del certificado en vigor, el nuevo certificado será válido por un período no superior a cinco años a partir de la fecha de expiración del certificado en vigor (norma A5.1.3, párrafo 3).
89. Es posible que una inspección para la renovación haya concluido más de tres meses antes de la fecha de expiración del certificado de trabajo marítimo en vigor. En ese caso, el nuevo certificado será válido por un período no superior a cinco años contado a partir de la fecha de finalización de la inspección para la renovación (norma A5.1.3, párrafo 4).

### **2.2.7. Cambio de pabellón/nueva matriculación, cambio de propietario, alteración sustancial**

90. Cuando un buque cambie de pabellón o cambie de propietario o se hayan realizado cambios sustanciales en la estructura del equipamiento que trata el Título 3 (alojamiento de la gente de mar), el Certificado de Trabajo Marítimo deja de ser válido y se requerirá una inspección (norma A3.1, párrafo 3).

### **2.2.8. Buques existentes antes de la entrada en vigor del CTM, 2006, en el caso del Estado del pabellón**

91. La regla 3.1, párrafo 2, dispone que los requisitos de la norma A3.1 que se refieren a la construcción y al equipamiento de los buques se aplican únicamente a los buques construidos en la fecha de entrada en vigor del CTM, 2006, o después de ésta, para el Estado del pabellón.
92. En lo que atañe a los buques construidos antes de esa fecha, seguirán aplicándose los requisitos relativos a la construcción y al equipamiento de los buques establecidos en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (núm. 92), y en el Convenio sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970 (núm. 133), en la medida en que hubieran sido aplicables, antes de esa fecha, en virtud de la legislación o la práctica del Miembro interesado. Se considerará que la fecha de construcción de un buque es la fecha en que se colocó su quilla o la fecha en que el buque se hallaba en una fase análoga de construcción.
93. Como se señalara antes, todos los demás requisitos del CTM, 2006, tal y como se aplican en el ámbito nacional, incluidos los de la norma A3.1 que no se relacionan con la construcción y el equipamiento, seguirán aplicándose a estos buques.

### **2.2.9. Buques respecto de los cuales los propietarios solicitan la certificación**

94. Los propietarios de los buques a los que no se exija llevar un Certificado de Trabajo Marítimo, podrán solicitar que sus buques se incluyan en el sistema de certificación y que se les expida un Certificado de Trabajo Marítimo cuando presenten una DCLM, parte II, y haya concluido el proceso de inspección.

---

### **2.2.10. Buques que no están certificados**

95. El CTM, 2006, se aplica a toda la gente de mar a bordo de los buques comprendidos en el Convenio, con independencia del tipo y del tamaño de los buques o de si se ha expedido o no al buque un Certificado de Trabajo Marítimo. Esto significa que los buques de un arqueado bruto inferior a 500 o los buques que no realizan viajes internacionales o que no operan desde un puerto o entre puertos de otro país, han de inspeccionarse del mismo modo que un buque respecto del cual se ha obtenido o solicitado una certificación. Las disposiciones nacionales de aplicación de los requisitos del Convenio en los asuntos relativos a los certificados, tal y como se resumen en la DCLM, parte I, serían también aplicables, por tanto, a las condiciones en esos buques, aunque el armador no hubiese cumplimentado la parte II de la DCLM.

### **2.2.11. Informes de los inspectores del Estado del pabellón**

96. Con independencia de si el buque está o no certificado en virtud del CTM, 2006, los inspectores encargados deberán presentar un informe de cada inspección realizada con arreglo al CTM, 2006, (norma A5.1.4, párrafo 12). En el informe se debería dejar constancia de la obligación de corregir toda deficiencia encontrada durante la inspección, en conformidad con los procedimientos estándar de los informes de inspección. Se deberá facilitar al capitán del buque una copia del informe, y otra copia deberá quedar expuesta en el tablón de anuncios del buque para información de la gente de mar. Una tercera copia será conservada por el Estado del pabellón o la OR que lleve los registros necesarios. También deberá remitirse una copia del informe a los representantes de la gente de mar, cuando éstos lo soliciten.
97. En el caso de los buques que llevan un certificado de trabajo marítimo y una DCLM, deberán asentarse en un registro los resultados de las inspecciones o verificaciones que se lleven a cabo después de la inspección inicial y toda deficiencia significativa que se detecte durante cualquiera de esas verificaciones, así como la fecha en que se haya determinado que las deficiencias se han subsanado (norma A5.1.3, párrafo 11). Este registro, redactado en inglés (o su traducción al inglés, cuando no esté redactado en este idioma), deberá incluirse en la DCLM, figurar como anexo a la misma o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados por el Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar, para su información.

---

## Capítulo 3. Verificación de la aplicación de los requisitos sobre el trabajo marítimo del CTM, 2006

### 3.1. Nota general

98. Como se indicó antes, siempre se considerará que la legislación o la reglamentación nacional pertinente o los convenios colectivos u otras medidas de aplicación del CTM, 2006, constituyen la expresión oficial de los requisitos relativos a todos los aspectos del trabajo marítimo. El CTM, 2006, establece los requisitos que han de aplicarse a escala nacional. Las pautas que figuran en el presente documento se refieren únicamente al CTM, 2006, y han de considerarse sólo como orientaciones generales. Así, independientemente de que en la sección 3.2 se proponen orientaciones más detalladas, éstas no tendrán necesariamente una total pertinencia para todos los países. Las orientaciones de la sección 3.2 tienen en cuenta los requisitos del Convenio, tal y como se establecen en los artículos y en el Reglamento, al igual que en la parte A del Código, incluidos los requisitos que los Estados Miembros de la OIT han de tomar debidamente en consideración a la hora de cumplir con sus responsabilidades de la manera prevista en la parte B, no obligatoria, del Código. Esto significa que puede haber diferencias de detalle entre las disposiciones del CTM, 2006, y las disposiciones nacionales (u otras medidas) que se hayan adoptado para aplicar el CTM, 2006. Estas diferencias pueden deberse al hecho de que, tras haberse dado la consideración requerida, las obligaciones con arreglo a la parte A del Código se apliquen en la legislación nacional o los convenios colectivos u otras medidas de manera diferente a las modalidades recomendadas en la parte B. Como se explica en la sección 2.1, del capítulo 2, un Estado Miembro también puede haber decidido adoptar disposiciones legislativas en virtud del artículo VI del CTM, 2006, que sean «sustancialmente equivalentes» a los requisitos de la parte A. Además, las exenciones a algunos requisitos pueden haber sido determinadas en conformidad con el Convenio. Toda diferencia de este tipo debería ser señalada en la parte I de la DCLM normalizada del Estado del pabellón y debería tomarse en cuenta en la inspección.

99. Sin embargo, los inspectores del Estado del pabellón tal vez no puedan encontrar en las normativas nacionales disposiciones u otras medidas que recojan algunos requisitos del Convenio, o quizás consideren que algunos de los requisitos nacionales entran en conflicto con los del CTM, 2006. En el caso de que hubiese presuntas lagunas en la cobertura de los requisitos, los inspectores (incluidas las OR) deberían solicitar aclaraciones a la autoridad competente del Estado del pabellón. En el caso de que hubiese presuntos conflictos entre las leyes nacionales y el CTM, 2006, el inspector del Estado del pabellón debería señalar el problema a la atención de la autoridad competente.

100. Todos los requisitos descritos más adelante, en la sección 3.2, están sujetos a inspección en todos los buques comprendidos en el CTM, 2006. En el caso de los buques que hayan de certificarse, esta inspección se traducirá en la certificación de los buques, en cumplimiento de los requisitos nacionales, con respecto a 14 de las áreas analizadas en la sección 3.2 al cabo de la inspección en la que se habrán verificado:

- el cumplimiento de la legislación nacional, según la síntesis que figura en la DCLM, parte I, y
- la aplicación efectiva de las medidas que los armadores han previsto para garantizar el cumplimiento inicial y el cumplimiento continuo (es decir, las medidas previstas en la DCLM, parte II).

---

**101.** A efectos de verificar que se ha dado cumplimiento a los requisitos nacionales y que se han aplicado y se siguen aplicando correctamente las medidas que incumben al armador (en la medida de lo posible, en el caso de los buques recientemente construidos), el inspector del Estado del pabellón debería obtener pruebas objetivas mediante:

- la inspección de los espacios pertinentes del buque;
- el examen de otros documentos, como los certificados de nacimiento, certificados médicos, expedientes de formación, roles de tripulación y registros de nómina, acuerdos de empleo de la gente de mar, documentos de dotación de seguridad y programas de trabajo;
- la celebración de entrevistas privadas con un número representativo de marinos.

**102.** Como se ha visto antes, en la sección 2.2, los buques estarán sujetos a inspección en diversas circunstancias. Esto significa que la inspección de los requisitos habrá de tener en cuenta el contexto de la inspección. Por ejemplo, en el caso de los nuevos buques que entran en servicio, pudiera ocurrir que no exista aún una información operativa histórica y, en algunos casos, que la gente de mar no se haya incorporado aún al buque, que no esté disponible para las entrevistas, que no se le haya pagado todavía, etc. En estos casos, la revisión se centrará en gran medida en el examen de las medidas previstas por el armador para lograr la certificación con respecto a la parte II de la DCLM, en la inspección física del buque y en el examen de todos los documentos que estén disponibles respecto de los puntos que figuran en la lista que se encuentra más adelante, como, por ejemplo, un ejemplar del Acuerdo de Empleo de la Gente de Mar.

**103. En el caso de los buques que hayan de certificarse o que ya lleven un Certificado de Trabajo Marítimo, deberá pasarse revista a la parte II de la DCLM, como primera medida para la inspección, a efectos de verificar que en el buque se aplican las medidas adoptadas por el armador para asegurar el cumplimiento continuo con respecto a cada una de las 14 áreas que están sujetas a la certificación.**

**104.** Cabe señalar que, si bien deberían verificarse todos los puntos sujetos a certificación, toda inspección es un proceso de muestreo y que los inspectores deberían valerse de su criterio y competencia profesionales a la hora de determinar qué grado de profundidad tendrá la inspección con respecto a cada requisito. La norma A5.1.4, párrafo 15, dispone que, cuando se lleve a cabo una inspección o se adopten medidas, deberá hacerse todo lo posible por evitar la inmovilización o la demora injustificada de las operaciones del buque.

### **3.2. Requisitos del CTM, 2006, que han de ser objeto de inspección y, cuando proceda, de certificación**

#### ***Regla 1.1 – Edad mínima***

Norma A1.1; pauta B1.1

**\* Inspeccionado y certificado**

**\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### ***Requisitos básicos***

- Se deberá prohibir que personas menores de 16 años sean empleadas o contratadas o trabajen a bordo de buques (norma A1.1, párrafo 1).

- 
- Se deberá prohibir que gente de mar menor de 18 años sea empleada o contratada o realice trabajos cuando éstos puedan resultar peligrosos para su salud o su seguridad (norma A1.1, párrafo 4).

\* Deberá prohibirse el trabajo nocturno a la gente de mar menor de 18 años, salvo que la autoridad competente hubiese hecho una excepción en virtud de la norma A1.1, párrafo 3, en el caso de los programas de formación (norma A1.1, párrafo 2).

\* El término «noche» se definirá en conformidad con la legislación y la práctica nacionales. Comprenderá un período de al menos nueve horas contado a más tardar desde la medianoche, el cual no podrá terminar antes de las cinco horas de la madrugada (norma A1.1, párrafo 2).

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Verificar el rol de tripulación, los certificados de nacimiento u otros documentos oficiales que confirmen las fechas de nacimiento de la gente de mar.
- Verificar el programa de trabajo de la gente de mar de edades comprendidas entre los 16 y los 18 años, para determinar las horas efectuadas y la naturaleza del trabajo.
- Examinar los informes de accidentes y los informes de la comisión de seguridad, para determinar si en los accidentes se vio involucrada gente de mar menor de 18 años de edad.
- Confirmar la información recopilada, a través de entrevistas con un número representativo de marinos.

### *Ejemplos de deficiencias*

- En el buque hay personas menores de 16 años de edad que trabajan como gente de mar.
- En el buque hay marinos menores de 18 años de edad que trabajan por la noche (al margen de un programa de formación).
- En el buque hay marinos menores de 18 años de edad que efectúan trabajos que pudieran resultar peligrosos para su salud o su seguridad.

## **Regla 1.2 – Certificado médico**

Norma A1.2; pauta B1.2

**\* Inspeccionado y certificado**

**\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

### *Requisitos básicos*

- No se permitirá que la gente de mar trabaje a bordo de un buque, salvo que presente un certificado médico válido que acredite su aptitud física para desempeñar sus tareas.
- Los certificados médicos de la gente de mar enrolada en buques que realizan habitualmente viajes internacionales deben ser expedidos en inglés (norma A1.2, párrafo 10).

- 
- Un certificado válido\* es un certificado expedido por una persona reconocida por la autoridad competente como médico debidamente calificado\*\*.
  - El período de validez de un certificado se determina en virtud de la legislación nacional, según los siguientes criterios:
    - el certificado médico será válido durante un período máximo de dos años, a menos que el marino sea menor de 18 años, en cuyo caso el período máximo de validez será de un año;
    - el certificado de percepción de los colores será válido durante un período máximo de seis años.

**\* Los certificados expedidos con arreglo a los requisitos aplicables o que cumplan en sustancia esos requisitos, en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación), se aceptarán como conformes con esos requisitos (norma A1.2, párrafo 3).**

**\*\* Un médico debidamente calificado es un médico reconocido por el Estado del pabellón como calificado para realizar los exámenes médicos de la gente de mar y para expedir certificados médicos (norma A1.2, párrafo 4).**

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Verificar el rol de tripulación.
- Verificar la validez de los certificados médicos que acrediten la aptitud física de la gente de mar para desempeñar sus tareas.
- Verificar la validez de los certificados de percepción de los colores.
- Comprobar (mediante el examen de los programas de trabajo y la celebración de entrevistas) que se respetan las restricciones médicas para el trabajo de los marinos, que a éstos no se les asignan trabajos en contradicción con esas restricciones o que no están efectuándolos.
- En los casos urgentes, cuando la autoridad competente del Estado del pabellón haya permitido que un marino trabaje sin un certificado válido, o con un certificado que haya expirado, debería examinarse la autorización o el permiso correspondiente para verificar que estos documentos siguen siendo válidos (validez máxima: tres meses).
- En los casos en que un certificado médico haya expirado durante una travesía, el nuevo certificado deberá obtenerse dentro de un máximo de tres meses.
- Comprobar que los certificados médicos de la gente de mar enrolada en buques que realizan habitualmente viajes internacionales están expedidos en inglés.
- Comprobar que el certificado médico haya sido expedido por un médico debidamente calificado.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- Hay marinos a bordo que no tienen un certificado médico o de percepción de los colores válidos o una autorización de la autoridad competente para trabajar en casos urgentes.

- 
- Hay marinos que trabajan en el buque o que desempeñan tareas en condiciones contrarias a una o más restricciones señaladas en certificados médicos.
  - El certificado médico de uno o más marinos a bordo de buques que realizan habitualmente viajes internacionales no está expedido en inglés.
  - Uno o más certificados médicos no han sido expedidos por médicos calificados.

### **Regla 1.3 – Formación y calificaciones**

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### *Requisitos básicos*

- La gente de mar debe tener una formación o poseer un certificado\* que acrediten sus competencias profesionales u otras calificaciones para ejercer sus funciones, en conformidad con los requisitos del Estado del pabellón.
- La gente de mar debe haber completado con éxito una formación sobre seguridad individual a bordo de buques.

**\* Deberán aceptarse como conformes con estos requisitos la formación que se imparta y los certificados que se expidan, en conformidad con el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado (Convenio de Formación).**

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar el documento relativo a la dotación mínima de seguridad (en adelante, DDMS) para verificar las calificaciones de la gente de mar.
- Examinar los certificados en conformidad con el Convenio de Formación – STCW, para confirmar la competencia de la gente de mar para desempeñar sus funciones (consultar en el rol de tripulación cuáles son esas funciones).
- Examinar las pruebas documentales (aportadas por el armador o, si es pertinente para el puesto de que se trata, por una autoridad nacional o por otra fuente) para confirmar que la gente de mar tiene todas las calificaciones exigidas en virtud de la legislación nacional para las personas que ejercen otras funciones a bordo de los buques (por ejemplo, los cocineros; véanse más adelante las pautas relativas a la regla 3.2).
- Examinar las pruebas documentales que confirmen que toda la gente de mar ha completado con éxito la formación para la seguridad personal a bordo del buque.
- Examinar una copia del material de formación que se entrega a la tripulación.
- Entrevistar a un número representativo de marinos para confirmar que han recibido la formación correspondiente.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- Las calificaciones de la gente de mar no están en conformidad con el DDMS.

- 
- Trabajan a bordo del buque marinos que no están formados o titulados o que no poseen otras calificaciones que los habiliten para ejercer sus funciones.
  - Los certificados no están actualizados o han expirado.
  - Trabajan en el buque marinos que no han completado con éxito la formación de seguridad personal.

### **Regla 1.4 – Contratación y colocación**

Norma A1.4; pauta B1.4

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM; parte II**

#### *Requisitos básicos*

- Cuando un armador utilice servicios privados de contratación y colocación de gente de mar, éstos deberán contar con licencias o una certificación u otra forma de reglamentación, en conformidad con el CTM, 2006. A la gente de mar no se le imputará costo alguno en relación con el uso de esos servicios por el armador.
- Los armadores que recurran a servicios basados en Estados que no son parte en el CTM, 2006, deberán asegurarse de que, en la medida en que sea factible, esos servicios estén en conformidad con el CTM, 2006 (norma A1.4, párrafo 9).

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Verificar los sitios web nacionales del Estado del pabellón en lo relativo a la autorización de los servicios de contratación y colocación de la gente de mar (agencias de contratación).
- Examinar la documentación u otra información que permita que el inspector evalúe las prácticas con respecto a las siguientes materias:

1. Contratación directa

La gente de mar es buscada y contratada por el propio armador. Si tal es el caso, se debería dejar constancia del mismo, y no será necesario tomar otras medidas.

2. Contratación a través de un servicio público

La gente de mar es contratada a través de un servicio público de contratación y colocación de gente de mar, ya sea en el Estado del pabellón o en otro Estado al que se aplique el CTM, 2006. Si tal es el caso, se debería dejar constancia del mismo, y no será necesario tomar otras medidas.

3. Contratación a través de un servicio privado (o de un servicio perteneciente a una organización de gente de mar) con sede en un país que sea parte en el CTM, 2006

La gente de mar es contratada a través de un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar en el Estado del pabellón. En este caso, habrá que examinar las pruebas documentales que confirmen que el servicio en cuestión opera en conformidad con la legislación nacional o con otras medidas de

---

aplicación de los requisitos del CTM, 2006. Cuando la supervisión de esos servicios se confíe a otra autoridad nacional, bastará, para tal fin, con una declaración en la que esa autoridad confirme que el servicio en cuestión opera en conformidad con la legislación pertinente. Si el servicio privado de contratación y colocación de la gente de mar se encuentra en otro Estado al que se aplica el CTM, 2006, no se requerirá la adopción de medidas, salvo cuando el inspector haya recibido antecedentes claros en el sentido de que se han vulnerado los derechos básicos (como, por ejemplo, el hecho de imputar a la gente de mar el costo derivado del uso de estos servicios).

4. Contratación a través de un servicio que *no* tiene su sede en un país parte en el CTM, 2006

La gente de mar es contratada a través de un servicio de contratación y colocación de gente de mar que opera en un Estado o territorio en el que no se aplica el CTM, 2006. En este caso, debería disponerse de documentos que muestren que el armador ha verificado, en la medida en que ha sido factible, que el servicio operaba en conformidad con el CTM, 2006. La conclusión del armador de que el servicio operaba en conformidad con el CTM, 2006, debería ser respaldada por los documentos adecuados.

- Comprobar, en el marco de entrevistas con un número representativo de marinos, que éstos no han debido pagar honorarios u otros emolumentos relativos a su contratación o colocación, y que han recibido la información sobre sus derechos y obligaciones.
- Comprobar, en el marco de entrevistas con un número representativo de marinos, que el servicio de contratación y colocación utilizado no mantiene una lista negra de trabajadores.

*Ejemplos de deficiencias*

- No se dispone de pruebas documentales que indiquen que el servicio o la agencia opera en conformidad con el CTM, 2006.
- Uno o más marinos han sido contratados a través de un servicio privado de contratación y colocación de gente de mar que carece de licencia o de certificación o de una regulación conforme con el CTM, 2006, o cuya licencia, certificado u otro documento similar ya no es válido.
- Se ha utilizado un servicio de contratación y colocación que impone a la gente de mar el pago de honorarios u otros emolumentos en concepto de los servicios de empleo prestados (si esta es una práctica posible, también debería informarse a la autoridad competente del Estado en el que se encuentra la sede del servicio en cuestión).
- En el buque trabajan marinos que fueron contratados por un servicio de contratación y colocación privado que opera en un Estado que no es parte en el CTM, 2006, y respecto del cual el armador no puede dar garantías en conformidad con el CTM, 2006.

---

## **Regla 2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar**

Norma A2.1; pauta B2.1

### **\* Inspeccionado y certificado**

### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### *Requisitos básicos*

- Cada marino deberá tener una copia de su acuerdo de empleo de la gente de mar (en adelante, AEGM) (u otras pruebas de acuerdos contractuales o similares), firmado tanto por la gente de mar como por el armador o el representante del armador.
- En los AEGM deberán figurar al menos las materias señaladas en la norma A2.1, párrafo 4, *a)-k)*, del CTM, 2006 (norma A2.1, párrafo 1, *a)*).
- También deberá proporcionarse a la gente de mar un documento que contenga una relación de su empleo a bordo (por ejemplo, una libreta marítima) (norma A2.1, párrafo 1, *e)*).
- Cuando un AEGM esté total o parcialmente constituido por un convenio colectivo, dicho convenio deberá llevarse también a bordo del buque, con las disposiciones pertinentes redactadas en inglés o traducidas a este idioma (excepto para los buques que sólo realicen viajes nacionales) (norma A2.1, párrafo 2).

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar una copia del AEGM y de cualquier convenio colectivo aplicable a la gente de mar, así como al menos un formulario estándar del AEGM (en inglés) para el buque.
- Comprobar — cuando sea posible, habida cuenta del momento en que se lleve a cabo la inspección relativa al período de empleo — si cada marino ha recibido un ejemplar de la relación de los servicios prestados a bordo (o solicitar que esas relaciones se presenten al inspector en una fecha posterior).
- Comprobar que las relaciones de servicios prestados por la gente de mar no contengan observaciones en cuanto a la calidad de su trabajo o a sus salarios.
- Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que, a la hora de suscribir el AEGM, se les dio la oportunidad de examinar el documento y solicitar asesoramiento al respecto, y de aceptar libremente el acuerdo antes de firmarlo.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- Trabajan a bordo del buque marinos que no tienen un AEGM.
- El AEGM de uno o más marinos no aborda todos los puntos señalados en la norma A.2.1, párrafo 4, *a)-k)*.
- El AEGM de uno o más marinos no es compatible con los requisitos nacionales.
- No se ha previsto ningún sistema o disposiciones para el registro de las condiciones de la gente de mar.

- 
- No se entrega a la gente de mar una copia de su relación de servicios a bordo del buque al finalizar su contrato.
  - No se lleva a bordo el convenio colectivo que constituye total o parcialmente el AEGM o, en el caso de los buques que realizan viajes internacionales, se lleva a bordo un ejemplar del convenio colectivo redactado en un idioma distinto del inglés.
  - El formulario estándar del AEGM no está redactado en inglés.

## **Regla 2.2 – Salarios**

Norma A2.2; pauta B2.2

### **\* Inspeccionado y certificado**

### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- La gente de mar deberá percibir una remuneración periódica y completa por su trabajo, en conformidad con sus acuerdos de empleo\*.
- La gente de mar tendrá derecho a un estado de cuenta mensual, en el que se indiquen su salario mensual y todas las deducciones autorizadas, como las remesas.
- No se podrá aplicar a la remuneración ninguna deducción no autorizada, como los pagos de gastos de viaje hacia o desde el buque.
- Los recargos por servicios de envío de remesas/\*\* deben ser razonables, y deben aplicarse tipos de cambio en conformidad con los requisitos nacionales.

\* Los Estados del pabellón tal vez estimen conveniente exigir que los armadores lleven a bordo de sus buques documentos, tales como una copia de la nómina o de los registros electrónicos.

\*\* Una remesa es un acuerdo con arreglo al cual, a petición de la gente de mar, se remite a intervalos periódicos una parte de sus ingresos a sus familias, a las personas a su cargo o a sus beneficiarios legales, durante el período en el que la gente de mar se encuentra embarcada (norma A2.2, párrafos 3 y 4).

#### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Verificar los AEGM y otros documentos, como las nóminas, para confirmar que los salarios se pagan a intervalos no mayores de un mes, según se especifique en el AEGM o en los convenios colectivos pertinentes.
- Examinar los documentos en que se muestren los recargos por servicios y los tipos de cambio aplicados a toda remesa efectuada por petición de la gente de mar a sus familias, personas a cargo o beneficiarios legales.
- Examinar los documentos pertinentes que confirmen el pago de los salarios, inclusive el cumplimiento del requisito de que se entregue a la gente de mar un estado de cuenta mensual (por ejemplo, una hoja de salarios). Los inspectores deberían disponer, si así lo solicitan, de copias de los estados de cuenta individuales.

- 
- Comprobar que los salarios establecidos en los AEGM estén en conformidad con los salarios nacionales de la gente de mar, en el caso de que se haya adoptado una legislación nacional que rijan los salarios de la gente de mar.
  - Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que se cumplen los requisitos relativos al pago de los salarios.

### *Ejemplos de deficiencias*

- Los salarios no se pagan periódicamente (al menos mensualmente) y en su totalidad a la gente de mar, en conformidad con los AEGM o con los convenios colectivos.
- No se entrega a la gente de mar un estado de cuenta mensual (por ejemplo, una hoja de salarios) de sus remuneraciones.
- No se cursan las remesas o no se cursan con arreglo a las instrucciones dadas por la gente de mar.
- Los recargos por conversión de monedas y envío de las remesas no son conformes con los requisitos nacionales.
- Se utiliza más de un conjunto de estados de cuenta salariales.

### **Regla 2.3 – Horas de trabajo y horas de descanso**

Norma A2.3; pauta B2.3

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

### *Requisitos básicos*

- El tiempo de trabajo de la gente de mar deberá estar en conformidad con los requisitos del CMT, 2006, relativos a las horas de trabajo \* y a las horas de descanso \*\* (según su aplicación en las normas nacionales) (norma A2.3, párrafos 4, 5 y 6).

\* «Horas de trabajo» designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a efectuar un trabajo para el buque (norma A2.3, párrafo 1, a)).

\*\* «Horas de descanso» designa el tiempo que no está comprendido en las horas de trabajo; esta expresión no abarca las pausas breves (norma A2.3, párrafo 1, b)).

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Comprobar que se cuente con un cuadro aprobado y de formato normalizado y con los acuerdos laborales vigentes a bordo del buque, en los que se recojan los requisitos nacionales relativos al número máximo de horas de trabajo o al número mínimo de horas de descanso, y el programa de servicio en el mar y en los puertos, y que dicho cuadro se exponga en un lugar fácilmente accesible del buque.
- Comprobar la conformidad del acuerdo laboral que figura en el cuadro antes citado.
- Examinar los documentos (el AEGM o el convenio colectivo pertinente y otros documentos, como las bitácoras de puente y de la sala de máquinas, que también pueden comprobarse), para confirmar que:

- 
- el número de horas mínimas de descanso no sea inferior a diez horas por cada período de 24 horas, ni a 77 horas por cada período de siete días; o
  - si la legislación nacional pertinente se refiere a las horas de trabajo, el número máximo de horas de trabajo no exceda de 14 horas por cada período de 24 horas, ni de 72 horas por cada período de siete días.
- Comprobar la existencia de un cuadro de organización de tareas o de programa de trabajo redactado en el idioma de trabajo o el idioma del buque y en inglés.
  - Comprobar que se llevan registros actualizados de los períodos de trabajo o de descanso, como se requiere en virtud de las normas nacionales, para cada marino que presta servicios a bordo del buque.

### *Ejemplos de deficiencias*

- El programa de trabajo de la gente de mar no está en conformidad con las normas aplicables.
- El cuadro de organización de tareas no está expuesto en un lugar fácilmente accesible o no contiene la información requerida.
- El cuadro de organización de tareas no está redactado en inglés y/o en el idioma (o idiomas) de trabajo del buque.
- No se dispone de los registros de las horas de trabajo o de descanso o éstos no se mantienen.
- En la bitácora figuran datos según los cuales se han rebasado los límites de las horas de trabajo y no se han respetado las horas de descanso; por otra parte, en la bitácora no figura ningún registro de suspensión del programa.

## **Regla 2.4 – Derecho a vacaciones**

Norma A2.4; pauta B2.4

### **\* Inspeccionado**

#### *Requisitos básicos*

- Se deberá permitir que la gente de mar disfrute de vacaciones anuales pagadas\*, en conformidad con la legislación nacional de aplicación del CTM, 2006.
- Se prohíbe concertar todo acuerdo no autorizado por el que la gente de mar renuncie a las vacaciones anuales pagadas mínimas (norma A2.4, párrafo 3).
- Se ha de conceder a la gente de mar un permiso para bajar a tierra, en aras de su salud y de su bienestar, y en conformidad con los requisitos operativos de sus puestos.

\* El CTM, 2006, prevé diferentes métodos de cálculo, pero establece unas vacaciones anuales pagadas mínimas calculadas sobre la base de 2,5 días civiles por mes de empleo. Además del período mínimo de vacaciones anuales, la gente de mar podrá también tener derecho a algunos días feriados oficiales y feriados establecidos por la costumbre que sean reconocidos como tales en el Estado del pabellón, coincidan o no con el período individual de vacaciones anuales pagadas. Véanse orientaciones adicionales en la pauta B2.4.1, párrafo 4.

---

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar los documentos, como el AEGM o el convenio colectivo pertinente, para confirmar que la gente de mar puede ejercer el derecho de tomar vacaciones anuales pagadas previsto por el Estado del pabellón (vacaciones que deberán calcularse sobre la base de un mínimo de 2,5 días civiles por mes de empleo).
- Examinar los registros salariales y de empleo de la gente de mar para verificar que se da cumplimiento a este requisito.
- Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que el armador les concede vacaciones anuales pagadas y un número adecuado de permisos para bajar a tierra.

### *Ejemplos de deficiencias*

- No se remunera a la gente de mar cuando toma las vacaciones anuales.
- El número de días de vacaciones anuales a que tienen derecho algunos marinos es inferior al número de días de vacaciones anuales previsto a nivel nacional (cuando éste es de más de 2,5 días civiles al mes), o el número absoluto de días de vacaciones anuales es inferior a 2,5 días civiles por mes de empleo.
- En el AEGM no se prevé que la gente de mar ejerza el derecho a vacaciones anuales pagadas.
- Uno o más marinos han aceptado renunciar al derecho a vacaciones anuales pagadas mínimas (y la autoridad competente no ha autorizado el acuerdo) (norma A2.4, párrafo 3).
- No se otorgan a la gente de mar permisos para bajar a tierra (aun en los casos en que los permisos son compatibles con los requisitos operativos de los puestos de la gente de mar).

### **Regla 2.5 – Repatriación**

Norma A2.5; pauta B2.5

#### **\* Inspeccionado**

#### *Requisitos básicos*

- La gente de mar tiene derecho a ser repatriada sin costo alguno para ella, en conformidad con las disposiciones nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- Los armadores deben constituir una garantía financiera para asegurar que la repatriación eventual podrá llevarse a cabo.
- Deberá llevarse a bordo un ejemplar de las disposiciones nacionales aplicables a la repatriación, el cual se pondrá a disposición de la gente de mar en un idioma apropiado (norma A2.5, párrafo 9).

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar los documentos pertinentes a fin de confirmar que el armador ha constituido la garantía financiera en caso de repatriación.

- 
- Comprobar que la gente de mar dispone (en un idioma apropiado) de un ejemplar de las disposiciones nacionales sobre repatriación.
  - Comprobar que en el AEGM o en el convenio colectivo pertinente se incluye información sobre los dispositivos de repatriación que confirma las situaciones en las que los costos relativos a la repatriación de la gente de mar serán sufragados por el armador, con arreglo a las disposiciones nacionales. Se trata, por ejemplo, de las siguientes situaciones:
    - expiración del acuerdo de empleo;
    - enfermedad o lesión;
    - naufragio;
    - incapacidad del armador de cumplir con sus obligaciones por razones de insolvencia, venta del buque o cambio de pabellón;
    - cuando el buque se dirige a una zona de guerra;
    - terminación o interrupción del empleo, como consecuencia de un laudo arbitral, etc. (pauta B2.5, párrafo 1).
  - Comprobar el cumplimiento de toda disposición nacional según la cual los marinos menores de 18 años de edad deberán ser repatriados cuando, al cabo de un período prescrito, resulte obvio que no son aptos para asumir una actividad laboral en el mar (pauta B2.5.2, párrafo 3).

#### *Ejemplos de deficiencias*

- La gente de mar no es repatriada en conformidad con los requisitos nacionales.
- En el buque no se cuenta con una copia de las disposiciones nacionales sobre repatriación a la que tenga acceso la gente de mar.
- No existen pruebas de que se haya constituido la garantía financiera para casos de repatriación.
- No se han adoptado disposiciones para la repatriación de la gente de mar.

### **Regla 2.7 – Niveles de dotación**

Norma A2.7; pauta B2.7

**\* Inspeccionado y certificado**

**\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### *Requisitos básicos*

- Los buques deben tener un número suficiente de gente de mar empleada a bordo, con el fin de garantizar que las operaciones del buque se hagan en condiciones de seguridad, eficiencia y protección, teniéndose en cuenta los asuntos relativos al cansancio de la gente de mar, así como a la naturaleza y a las condiciones particulares del viaje.

- 
- Cada buque debe contar con una dotación adecuada, en conformidad con el documento de dotación de seguridad, o con otro documento equivalente expedido por la autoridad competente (norma A2.7, párrafo 1).

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Verificar el documento de dotación de seguridad (en adelante, DDS) o el documento equivalente aplicable.
- Examinar el rol de tripulación para saber cuáles son el número, la categoría (como cocineros, responsables de la preparación de comidas y responsables de la atención médica) y las calificaciones de la gente de mar que trabaja a bordo.
- Examinar el cuadro de organización de tareas a bordo a fin de confirmar que se aplican los requisitos de dotación de seguridad.
- Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que se cumplen los requisitos.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- El número y/o las categorías de marinos que trabajan a bordo no son los que se han establecido en el DDS.
- A bordo no se cuenta con ningún DDS o documento equivalente.

### **Regla 3.1 – Alojamiento y servicios de esparcimiento**

Norma A3.1; pauta B3.1

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

- Los buques deben facilitar y mantener alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, en conformidad con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.
- El alojamiento de la gente de mar debe ser seguro, decente y reunir los requisitos nacionales de aplicación del CTM, 2006 (norma A3.1, párrafo 1).
- Se realizan inspecciones regulares de los espacios del alojamiento de la gente de mar por parte del capitán o por la persona que éste designe al efecto (norma A3.1, párrafo 18).

#### **\* Nota**

Con respecto a los buques que entran en servicio:

- El inspector encargado del Estado del pabellón debería estar en conocimiento del proceso de aprobación del plan emprendido durante la construcción del buque con relación a las modalidades de alojamiento de la gente de mar. Como parte de la primera inspección de un buque, el inspector tendrá que verificar que el alojamiento y los servicios de esparcimiento hayan sido construidos en conformidad con los planos aprobados. Lo mismo se aplica a los buques que hayan sido objeto de modificaciones importantes. No es necesario repetir este proceso en las inspecciones posteriores.

---

En lo que atañe a los buques que existían antes de la entrada en vigor del CTM, 2006, para el Estado del pabellón:

- Debería tenerse en cuenta toda disposición nacional que pudiera haberse adoptado (véase el capítulo 2 de estas pautas) respecto de esta materia. Estos buques tendrán que ser inspeccionados en relación con el alojamiento y los servicios de esparcimiento de la gente de mar, a efectos de verificar que a bordo:
  - se cumplen las normas establecidas en los Convenios núms. 92, 133 o 147 de la OIT (si son aplicables en el Estado del pabellón) y/o;
  - se facilitan y mantienen alojamientos e instalaciones de esparcimiento decentes para la gente de mar que trabaja o vive a bordo, o ambas cosas, en conformidad con la promoción de la salud y el bienestar de la gente de mar.

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Verificar el plan de construcción del buque, en el que se indican las dimensiones y el uso que deberá hacerse de cada dormitorio o de otros espacios.
- Cotejar el rol de tripulación con el número de dormitorios y de literas.
- Llevar a cabo un examen visual del alojamiento y de las instalaciones de esparcimiento de la gente de mar a bordo, prestando especial atención a los requisitos del CTM, 2006, sobre las siguientes materias:
  - requisitos generales (norma A3.1, párrafo 6);
  - tamaño de los dormitorios y otros espacios de alojamiento (norma A3.1, párrafos 9 y 10);
  - calefacción y ventilación (norma A3.1, párrafo 7);
  - ruido y vibraciones, y otros factores ambientales (norma A3.1, párrafo 6, *h*);
  - instalaciones sanitarias y afines (norma A3.1, párrafos 11, 13);
  - iluminación (norma A3.1, párrafo 8);
  - capacidad de la enfermería (norma A3.1, párrafo 12);
  - servicios de esparcimiento (norma A3.1, párrafos 14 y 17);
  - protección de la salud y seguridad en el trabajo, y prevención de accidentes a bordo de los buques, a la luz de las necesidades específicas de la gente de mar que vive y trabaja a bordo de buques (norma A3.1, párrafos 2, *a*), 6, *h*)).
- Examinar los registros a bordo de los buques para confirmar que el capitán del buque, u otra persona bajo su autoridad, ha llevado a cabo inspecciones frecuentes, así como (en el caso de los buques que llevan un Certificado de Trabajo Marítimo) otras inspecciones o acciones previstas entre las medidas aprobadas por los armadores, que se encuentran en la DCLM, parte II.
- Comprobar que a bordo del buque se están tomando medidas dirigidas a controlar los niveles de ruido y de vibraciones en los espacios de trabajo y de vida de la gente de mar.

---

### *Ejemplos de deficiencias*

- La ubicación de los dormitorios en el buque no está en conformidad con las normas nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- El número y/o el tamaño (incluida la altura) de los dormitorios no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- Hay a bordo más de un marino por litera.
- Los servicios de esparcimiento no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- La calefacción, la iluminación o la ventilación son inadecuadas o no funcionan correctamente.
- Los enseres y especificaciones de los espacios de alojamiento de la gente de mar, incluidos las enfermerías y los espacios de esparcimiento y de fonda, no están en conformidad con las normas nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- No se proporcionan dormitorios separados para hombres y mujeres.
- No se proporcionan instalaciones sanitarias separadas para hombres y mujeres.
- Las instalaciones sanitarias son inadecuadas o no funcionan.
- La enfermería es utilizada para alojar a personas que no están enfermas.
- El alojamiento o los servicios de esparcimiento de la gente de mar no se mantienen en buenas condiciones de higiene y comodidad.
- El capitán u otra persona designada por éste no llevan a cabo inspecciones periódicas del alojamiento de la gente de mar.
- Los servicios de lavandería son inadecuados o no funcionan correctamente.
- En el alojamiento o los servicios de esparcimiento o de fonda de la gente de mar se registran niveles peligrosos de exposición al ruido y las vibraciones y a otros factores ambientales y sustancias químicas.

### ***Regla 3.2 – Alimentación y servicio de fonda***

Norma A3.2; pauta B3.2

**\* Inspeccionado y certificado**

**\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### *Requisitos básicos*

- La alimentación y el agua potable deben ser de calidad, valor nutritivo y cantidad apropiados, en función de los requisitos del buque y de los diferentes orígenes culturales y religiosos de la gente de mar a bordo de los buques.
- La alimentación para la gente de mar embarcada debe proporcionarse gratuitamente durante su período de contratación.

- 
- Todo marino empleado como cocinero del buque \* y encargado de la preparación de las comidas debe tener la formación y las cualificaciones exigidas para ejercer esa función.
  - Ningún marino menor de 18 años podrá trabajar como cocinero a bordo de un buque (norma A3.2, párrafo 8).
  - El capitán o una persona designada por éste efectuará inspecciones regulares de las provisiones de víveres y agua potable y de los servicios de fonda (norma A3.1, párrafo 7).

\* El término «cocinero» de un buque designa a todo marino encargado de la preparación de comidas (regla 3.2, párrafo 3, norma A3.2, párrafos 3 y 4).

### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar los documentos pertinentes (véase la regla 1.1 sobre la edad mínima) para verificar que los cocineros del buque tengan más de 18 años de edad y estén formados y calificados y sean competentes para ejercer esta función, de conformidad con los requisitos nacionales. En los casos en que no se requiere tener un cocinero plenamente calificado, se debe comprobar que la gente de mar que prepara alimentos en las cocinas ha recibido formación o instrucción sobre higiene alimentaria e higiene personal, así como sobre manipulación y almacenamiento de víveres a bordo de los buques.
- Controlar los registros que se llevan a bordo para confirmar que, sobre la base de documentos, se realizan con frecuencia inspecciones de:
  - las reservas de víveres y agua potable;
  - los espacios utilizados para la manipulación y el almacenamiento de víveres;
  - los locales y otros equipos utilizados para preparar y servir las comidas;
  - la observación visual de los servicios de fonda, incluidos los locales y las instalaciones de almacenamiento, para comprobar que sean higiénicos y aptos para tal fin.
- Comprobar que los alimentos y el agua potable son de calidad y cantidad adecuadas y buen valor nutritivo:
  - verificando la calidad del agua potable y evaluando los medios de control de la calidad;
  - examinando los planes de menús, y verificando visualmente las reservas alimentarias y los espacios de almacenamiento, a efectos de garantizar que la alimentación suministrada sea variada.
- Comprobar, celebrando entrevistas con un número representativo de marinos, que no se les cobra la comida y que se les proporciona agua potable, y que tanto la comida como el agua potable son de calidad y cantidad adecuadas.

### *Ejemplos de deficiencias*

- Los alimentos y el agua potable no son de calidad, valor nutritivo y cantidad adecuados para la gente de mar a bordo del buque.

- 
- Se cobra la comida a la gente de mar y/o no se le suministra agua potable.
  - La gente de mar encargada de la preparación de los alimentos no tiene la formación o la instrucción requeridas.
  - El cocinero del buque no tiene la formación ni las calificaciones que exige su puesto.
  - El cocinero del buque tiene menos de 18 años de edad.
  - No se realizan inspecciones de los víveres o del agua o de los espacios de preparación/manipulación/almacenamiento.
  - Los servicios de fonda no son higiénicos o, por otros motivos, no son aptos para tal fin.

### **Regla 4.1 – Atención médica a bordo del buque y en tierra**

Norma A4.1; pauta B4.1

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

#### **Requisitos básicos**

- La gente de mar debe estar cubierta por medidas adecuadas para la protección de su salud y tener un acceso rápido y adecuado a la atención médica, incluida la atención dental esencial, mientras esté trabajando a bordo.
- La protección y atención de la salud se brindará sin costo alguno para la gente de mar.
- Los armadores deben garantizar a la gente de mar el derecho de visitar sin demora a un médico o dentista calificado en los puertos de escala, cuando ello sea factible (norma A4.1, párrafo 1, c)).

#### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Examinar los documentos (por ejemplo, el AEGM) para confirmar que la gente de mar tenga acceso a atención médica a bordo sin costo alguno, y que se le permita recurrir a servicios de atención médica y dental en los puertos de escala, cuando ello es factible\*.
- Comprobar los registros y los equipos para confirmar que se observan las disposiciones generales sobre protección de la salud en el trabajo y atención médica (norma A4.1, párrafo 1, a)).
- Proceder a una observación directa para confirmar que el buque está equipado con suficientes suministros médicos, incluidos un botiquín, un equipo médico y la edición más reciente de la *Guía médica internacional de a bordo* u otra guía médica, como exige la legislación nacional.
- En el caso de los buques que llevan 100 o más personas y efectúan habitualmente travesías de más de tres días, examinar los documentos (como los documentos de dotación de seguridad de la gente de mar, el rol de tripulación y los documentos de formación) para confirmar que un médico calificado trabaja a bordo.

- 
- Comprobar que, cuando no se exija que los buques lleven un médico a bordo, éstos tengan al menos un marino (que haya recibido formación y esté calificado con arreglo a los requisitos del Convenio de Formación – STCW) que se encargue de la atención médica o que sea competente para proporcionar los primeros auxilios como parte de sus tareas ordinarias.
  - Comprobar que se lleven a bordo del buque los formularios de informe médico.
  - Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que la gente de mar tenga acceso a la atención médica a bordo, sin costo alguno, y que se les conceden permisos para bajar a tierra y recurrir a los servicios de atención médica y dental en los puertos de escala, cuando ello es factible.

\* El inspector sólo tendrá que verificar que el armador ha dado permiso a la gente de mar para bajar a tierra y solicitar atención médica allí. El armador no tiene responsabilidad alguna si el Estado del puerto deniega a la gente de mar el acceso a los servicios de salud o si la calidad de esos servicios es insuficiente. Debería revisarse la DCLM, parte II, para comprobar qué disposición ha aplicado el armador para tales situaciones.

### *Ejemplos de deficiencias*

- El capitán y/o el armador deniegan a la gente de mar que trabaja en el buque, sin razones, el permiso para bajar a tierra con fines de atención médica o dental.
- No se brinda a la gente de mar una protección sanitaria y una atención médica adecuadas a bordo del buque.
- No se cuenta a bordo con personal médico, como exige la legislación nacional.
- El botiquín o el equipo médico no se ajusta a las normas nacionales y/o no se dispone de una guía médica a bordo.
- No se llevan a bordo formularios de informe médico.

### **Regla 4.2 – Responsabilidad del armador**

Norma A4.2; pauta B4.2

#### **\* Inspeccionado**

#### *Requisitos básicos*

- La gente de mar tiene derecho a asistencia y apoyo materiales del armador respecto de las consecuencias económicas de la enfermedad, las lesiones o la muerte que se produzcan mientras presta servicios con arreglo a un AEGM o que se deriven de su empleo en virtud de un acuerdo de esta índole.
- Los armadores deben sufragar los gastos por enfermedades y accidentes de la gente de mar empleada en sus buques (norma A4.2, párrafo 1, apartado *a*)).
- Los armadores deben 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 del trabajo, una enfermedad o un riesgo profesional, en conformidad con lo dispuesto en la legislación nacional, en el AEGM o en un convenio colectivo (norma A4.2, párrafo 1, apartado *b*)).

- 
- Deben adoptarse medidas para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida (norma A4.2, párrafo 7).

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar los AEGM y/o los convenios colectivos pertinentes para verificar que la gente de mar tenga la cobertura requerida por la legislación nacional que aplica el CTM, 2006.
- Examinar los documentos en que se confirme que el armador ha constituido una garantía financiera para asegurar el pago de una indemnización, conforme a su obligación al respecto.
- Verificar los procedimientos previstos a bordo respecto de los bienes dejados por la gente de mar enferma, lesionada o fallecida.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- No hay pruebas de que se haya constituido una garantía financiera.
- No se dispone de información sobre la cobertura, ni en el AEGM ni en el convenio colectivo pertinente.
- Las disposiciones del AEGM o del convenio colectivo no están en conformidad con los requisitos nacionales de aplicación del CTM, 2006.
- No se han previsto procedimientos para proteger los bienes dejados a bordo por la gente de mar.

### **Regla 4.3 – Protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes**

Norma A4.3; pauta B4.3

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a DCLM, parte II**

#### *Requisitos básicos*

- El entorno de trabajo, de vida y de formación a bordo de los buques debe propiciar la seguridad y la salud y estar en conformidad con la legislación y la reglamentación nacionales y con otras medidas que tienen por objeto garantizar la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y a la prevención de accidentes a bordo de los buques. Deben tomarse precauciones razonables en los buques para prevenir los accidentes del trabajo, las lesiones y las enfermedades profesionales, incluido el riesgo de exposición a niveles perjudiciales de factores ambientales y de sustancias químicas, así como el riesgo de lesiones o enfermedades que puedan derivarse del uso del equipo y de la maquinaria a bordo de buques (norma A4.3, párrafo 1, *b*)).
- Los buques deben tener una política y un programa de seguridad y salud en el trabajo para la prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales, en los que se preste especial atención a la seguridad y la salud de la gente de mar menor de 18 años (norma A4.3, párrafos 1, *c*) y 2, *b*)).

- 
- Debe crearse un comité de seguridad del buque (para los buques con una dotación de al menos cinco marinos) (norma A4.3, párrafo 2, *d*)).
  - Debe exigirse una evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo a bordo (que tenga en cuenta la información estadística pertinente) (norma A4.3, párrafo 8).

#### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar los documentos pertinentes, como los informes de los accidentes del trabajo a bordo y los informes de evaluación de los riesgos en relación con la gestión de la seguridad y la salud en el trabajo en el buque.
- Cuando el buque tenga más de cinco marinos, examinar los documentos relativos a la composición del comité de seguridad y a sus reuniones (por ejemplo, las actas de las reuniones, etc.).
- Examinar los documentos relativos a las políticas y los programas en materia de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques, y verificar si:
  - la gente de mar dispone de los mismos;
  - están de conformidad con las disposiciones nacionales;
  - incluyen la evaluación de los riesgos, la formación y la instrucción de la gente de mar;
  - prestan especial atención a la seguridad y salud de los marinos jóvenes;
  - se han adoptado medidas de prevención adecuadas;
  - se utiliza y se mantiene correctamente un equipo de protección personal adecuado.
- Comprobar que se exponen en el buque los avisos e instrucciones oficiales pertinentes sobre prevención en materia de seguridad y salud en el trabajo y accidentes laborales, o respecto de riesgos particulares a bordo de los buques, en lugares que capten fácilmente la atención de la gente de mar (norma A4.3, párrafo 7).
- Comprobar que la gente de mar dispone del equipo de protección adecuado para su uso.
- Comprobar que se ha establecido un procedimiento de presentación de informes de accidentes del trabajo.
- Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar la existencia de programas y prácticas de seguridad y salud sobre el trabajo a bordo.
- Comprobar que, respecto de la protección de la seguridad y salud y de la prevención de accidentes, se presta una atención especial a las cuestiones siguientes:
  - las características estructurales del buque, incluidos los medios de acceso y los riesgos derivados del amianto;
  - las máquinas;

- 
- los efectos de la temperatura extremadamente baja o extremadamente alta de toda superficie con la que los marinos puedan estar en contacto;
  - los efectos del ruido en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
  - los efectos de las vibraciones en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo;
  - los efectos de los factores ambientales (distintos del ruido y de las vibraciones) en el lugar de trabajo y en los alojamientos a bordo, incluido el humo del tabaco;
  - las medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
  - los equipos de carga y descarga;
  - la prevención y lucha contra incendios;
  - las anclas, las cadenas y los cables;
  - las cargas peligrosas y los lastres;
  - el equipo de protección personal para la gente de mar;
  - el trabajo en espacios confinados;
  - los efectos físicos y mentales del cansancio;
  - los efectos de la dependencia de las drogas y del alcohol;
  - la protección y prevención contra el VIH/SIDA;
  - la respuesta ante emergencias y accidentes.

### *Ejemplos de deficiencias*

- Hay a bordo condiciones que pueden obstaculizar los esfuerzos encaminados a prevenir accidentes.
- No hay pruebas de que se apliquen a bordo políticas y/o programas de prevención de accidentes del trabajo, lesiones y enfermedades profesionales.
- En el caso de los buques a bordo de los cuales trabajan al menos cinco marinos, no existe o no funciona un comité de seguridad.
- El equipo de protección personal se encuentra en malas condiciones, se utiliza incorrectamente o no se utiliza.
- No se dispone de evaluaciones de riesgos.
- La gente de mar no conoce las medidas adoptadas por la administración para proporcionar seguridad y salud en el trabajo y prevenir accidentes.
- No se han abordado los riesgos que corren los marinos jóvenes.
- No se investigan ni se notifican los accidentes del trabajo en conformidad con los procedimientos del buque.

---

## **Regla 4.5 – Seguridad social**

Norma A4.5; pauta B4.5

### **\* Inspeccionado**

#### **Requisitos básicos**

- La gente de mar sujeta a la legislación en materia de seguridad social del Estado del pabellón y, en la medida en que lo prevea su legislación nacional, las personas a su cargo, tienen derecho a una protección de la seguridad social que no sea menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra.

#### **Nota**

El CTM, 2006, requiere que se otorgue a toda la gente de mar una protección social. Esto comprende algunos requisitos complementarios que incluyen mecanismos en relación con la seguridad y la salud en el trabajo, con los exámenes médicos, con las horas de trabajo y de descanso y con el servicio de fonda. La protección social se aborda principalmente en el Título 4, respecto de la atención médica (regla 4.1), de la responsabilidad del armador (regla 4.2) y de la seguridad social (regla 4.5). La regla 4.5 y la norma correspondiente A4.5 reflejan un enfoque que reconoce la existencia de una amplia gama de sistemas y regímenes nacionales y las diferentes áreas de cobertura que tiene la protección de la seguridad social. Con arreglo a la norma A4.5, párrafo 3, los Estados ratificantes deberán «adoptar medidas acordes con sus circunstancias nacionales para proporcionar la protección complementaria en materia de seguridad social mencionada en el párrafo 1 de la presente norma a toda la gente de mar que tenga residencia habitual en su territorio». La protección resultante no deberá ser menos favorable que aquella de la que gozan los trabajadores en tierra que residen en su territorio. La principal responsabilidad de los Estados del pabellón es garantizar que las obligaciones de los armadores en materia de seguridad social sean respetadas por la gente de mar a bordo de sus buques, especialmente aquellas establecidas en la regla A4.1 y A4.2 (véase la norma A4.5, párrafo 5). Un deber más general, al que se hace referencia en la norma A4.5, párrafo 6, y en la pauta B4.5, párrafo 5, es también aplicable a los Estados del pabellón. Los Estados Miembros de la OIT deberán dar consideración a las maneras en que podrían otorgarse prestaciones comparables a la gente de mar que no tiene una cobertura de seguridad social adecuada y posiblemente determinar sus propios mecanismos para ofrecer la protección que ha de garantizarse. Esta responsabilidad refleja el hecho de que todos los Estados tienen un relevante papel que desempeñar en la promoción de la protección de toda la gente de mar y en la cooperación para contribuir a asegurar tal protección. De este modo, los Estados del pabellón pueden hacer una importante contribución al logro de una adecuada protección de la seguridad social para la gente de mar a escala mundial.

En el contexto de la inspección de los buques por el Estado del pabellón, la preocupación principal consiste en verificar que la gente de mar tenga la protección complementaria que deberán otorgar los armadores y que deberá establecerse en el acuerdo de empleo de la gente de mar (norma A2.1, párrafo 4, *h*).

#### **Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos**

- Buscar pruebas de que, si se trata de un sistema contributivo, se han efectuado las cotizaciones adecuadas para la gente de mar cubierta por el sistema nacional de seguridad social.
- Examinar el acuerdo de empleo de la gente de mar (AEGM) para confirmar que se ha previsto la protección que debe otorgar el armador.

- 
- Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que se han pagado, si las hubiere, las cotizaciones obligatorias.

#### *Ejemplos de deficiencias*

- No existe en el AEGM información sobre la protección.
- No se han pagado las cotizaciones obligatorias.

### **Norma A5.1.1 – Principios generales**

Norma A5.1.1; pauta B5.1.2

#### **\* Inspeccionado**

##### *Requisito básico*

- Los buques deben tener a bordo una copia disponible del CTM, 2006.

##### *Cómo comprobar el cumplimiento del requisito básico*

- Comprobar que se dispone a bordo de una copia del CTM, 2006.

##### *Ejemplo de deficiencia*

- No se lleva a bordo una copia del CTM, 2006.

### **Regla 5.1.5 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo**

Norma A5.1.5; pauta B5.1.5

#### **\* Inspeccionado y certificado**

#### **\*\* Comprobación con respecto a la DCLM, parte II**

##### *Requisitos básicos*

- Los buques deben contar a bordo con procedimientos para la tramitación justa, eficaz y rápida de las quejas de la gente de mar relativas a las presuntas infracciones de las disposiciones contenidas en el CTM, 2006 (incluidos los derechos de la gente de mar).
- Está prohibido el hostigamiento en contra de los marinos que presenten quejas en virtud del CTM, 2006.

##### *Cómo comprobar el cumplimiento de los requisitos básicos*

- Examinar el documento en que se describen los procedimientos de tramitación de quejas a bordo para confirmar que dichos procedimientos se aplican en el buque, prestando especial atención al derecho de representación y a la requerida protección contra el hostigamiento.
- Verificar que se proporciona a la gente de mar una copia de los procedimientos de tramitación de quejas aplicables a bordo del buque.

- 
- Comprobar que se dispone de un documento que describe los procedimientos de tramitación de quejas a bordo, para confirmar que la gente de mar pueda quejarse directamente al capitán del buque o a una autoridad externa.
  - Entrevistarse con un número representativo de marinos para confirmar que se haya otorgado a la gente de mar una copia de los procedimientos, que los marinos puedan quejarse directamente al capitán del buque o a una autoridad externa y que no haya hostigamiento.

### *Ejemplos de deficiencias*

- No existe un documento en el que se establezcan los procedimientos de tramitación de quejas a bordo.
- Los procedimientos a bordo de los buques no se aplican.
- Uno o más marinos que han formulado quejas son objeto de hostigamiento.
- No se otorga a la gente de mar una copia de los procedimientos del buque.

---

## Capítulo 4. Medidas que se adoptarán si se detectan deficiencias

### 4.1. Observaciones generales

105. El CTM, 2006, proporciona varias respuestas posibles a los inspectores de los Estados del pabellón (o las autoridades competentes de dichos Estados) para contribuir a garantizar que los buques cumplan los requisitos nacionales. Si bien algunas medidas son obligatorias, otras admiten una cierta facultad discrecional. En todas las medidas interviene el criterio profesional del inspector del Estado del pabellón para identificar las deficiencias (incluidas las deficiencias detectadas en el curso de la investigación de una queja (véase el capítulo 2) de conformidad con el párrafo 5 de la norma A5.1.4).
106. Para determinar la medida que ha de adoptarse es importante identificar al organismo al que compete adoptar la medida. Si la autoridad de verificación del cumplimiento del CTM, 2006, ha sido delegada a una organización reconocida, aunque ésta detecte las deficiencias seguirá incumbiendo al Estado del pabellón la responsabilidad de formular una determinación, a la luz de la información sobre las deficiencias presentada por una organización reconocida, tras lo cual adoptará la medida de control correspondiente.
107. Algunas acciones posibles, como el retiro de certificados, son especialmente aplicables a los buques certificados; otras, como la inmovilización de un buque, lo son a todos los buques y guardan relación con la autoridad que incumbe al inspector del Estado del pabellón de exigir la rectificación de las deficiencias antes de autorizar que un buque navegue. En virtud de otras leyes o reglamentos nacionales, el inspector del Estado del pabellón o la autoridad competente podrán imponer sanciones o medidas correctivas a los armadores por el incumplimiento de los requisitos establecidos en el CTM, 2006 (incluidos los derechos de la gente de mar).
108. Además de las circunstancias concretas que podrán resultar en la pérdida de validez de un certificado (párrafo 14 de la norma A5.1.3), también se tendrán en cuenta los párrafos 7, 9, 16 y 17 de esa norma.
109. Antes de expedir o refrendar un certificado o autorizar un buque a navegar, el inspector del Estado del pabellón deberá disponer de la confirmación de que se han subsanado todas las deficiencias observadas durante la inspección o de que el armador ha proporcionado un plan de acción para subsanarlas, que ha sido aprobado por el inspector.
110. Como se ha señalado en el capítulo 2, en virtud del párrafo 11 de la norma A5.1.3, en el caso de un buque que ha sido certificado, los resultados de todas las inspecciones (después de la primera inspección) u otras verificaciones ulteriores que se realicen respecto del buque de que se trate y toda deficiencia importante que se detecte durante cualesquiera de esas verificaciones deberán asentarse en un registro, así como la fecha en que se comprobó que las deficiencias fueron subsanadas. Este registro, llevado en inglés (o acompañado de una traducción al inglés en los casos en que no esté redactado en este idioma), deberá incluirse en el ejemplar de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima que se encuentre a bordo o como anexo a la misma o ponerse de cualquier otra forma a disposición de la gente de mar, de los inspectores del Estado del pabellón, de los funcionarios habilitados del Estado del puerto y de los representantes de los armadores y de la gente de mar.

- 
- 111.** En todos los casos, en la determinación de los requisitos aplicables para las inspecciones, tendrán primacía la legislación y reglamentos nacionales u otras medidas de aplicación de las disposiciones del CTM, 2006.
- 112.** En el capítulo 3 se dan ejemplos de las cuestiones que deben inspeccionarse. En todos los casos se subsanarán cualesquiera deficiencias detectadas. En algunos casos, una sola deficiencia podrá bastar para impedir que un buque zarpe mientras no sea subsanada, como, por ejemplo, en el caso de un buque que tenga a bordo a un menor trabajando como marino. En otros casos, una deficiencia como el incumplimiento de los requisitos de iluminación en un dormitorio podrán subsanarse en un plazo determinado. No obstante, si la iluminación es defectuosa o insuficiente en varios dormitorios y/o existen antecedentes de este problema, podrá invocarse esta razón para mantener el buque en el puerto hasta que se resuelva la deficiencia. En otros casos, utilizando el mismo ejemplo, una deficiencia relativa a la iluminación del buque puede perfectamente constituir un problema general de salud y seguridad en el trabajo, y el buque no podrá navegar hasta que sea subsanado.
- 113.** Los inspectores del Estado del pabellón deberán utilizar su criterio profesional para determinar si se autoriza a un buque a navegar antes de haberse subsanado la deficiencia y, en caso de que no se subsane, decidir qué medidas se adoptarán, como, en particular, el retiro del certificado.

#### **4.2. Orientaciones para formular determinaciones relativas a las medidas que deban adoptarse**

- 114.** Según el número y la gravedad de las deficiencias, el inspector del Estado del pabellón considerará la adopción de las siguientes medidas:
- prestar el debido asesoramiento;
  - enumerar las deficiencias que han de corregirse, conforme a plazos apropiados, por ejemplo, antes de la partida, al cabo de 14 días, o antes de expedirse al Certificado de Trabajo Marítimo;
  - negarse a refrendar el Certificado de Trabajo Marítimo después de una inspección intermedia o una inspección para la renovación;
  - impedir que el buque abandone el puerto hasta que se adopten las medidas necesarias;
  - imponer cualquier sanción u otra medida correctiva disponible de conformidad con la legislación nacional;
  - tratándose de buques certificados:
    - retirar el Certificado de Trabajo Marítimo;
    - negarse a refrendar el certificado de trabajo marítimo después de una inspección intermedia o de una inspección para la renovación.
- 115.** Para examinar las medidas que se podrán adoptar, los inspectores del Estado del pabellón utilizarán su criterio profesional. Además, para decidir si aceptarán o no un plan para corregir las deficiencias o impedir que el buque abandone el puerto y/o recomendar que se retire el Certificado de Trabajo Marítimo, los inspectores del Estado del pabellón deberán tener en cuenta lo siguiente:
- si las deficiencias se pueden subsanar rápidamente en el puerto de inspección;

- 
- si las deficiencias constituyen un peligro importante para la seguridad, la salud o la seguridad en el trabajo de la gente de mar;
  - la gravedad del incumplimiento de los requisitos del CTM, 2006 (incluidos los derechos de la gente de mar);
  - la duración y naturaleza del viaje o servicio previstos;
  - las dimensiones y tipo del buque y el equipo previsto;
  - si se respeta o no el período de descanso apropiado para los marinos;
  - la naturaleza de la carga;
  - los antecedentes de deficiencias similares;
  - el número de deficiencias detectadas por la inspección;
  - los requisitos de seguridad en materia de dotación; y
  - los antecedentes en materia de rectificación de deficiencias.

**116.** Deberá hacerse todo lo posible por evitar cualquier inmovilización o demora injustificada del buque (párrafo 15 de la norma A5.1.4).