

---

ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Grupo de Trabajo tripartito de alto  
nivel sobre las normas relativas  
al trabajo marítimo  
(Tercera reunión)**

**Convenio refundido sobre el trabajo marítimo (Primer proyecto)**

**Código, Parte B**

Ginebra, 2003



ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO  
Programa de Actividades Sectoriales

**Grupo de Trabajo tripartito de alto  
nivel sobre las normas relativas  
al trabajo marítimo  
(Tercera reunión)**

Convenio refundido sobre el trabajo marítimo (Primer proyecto)

Código, Parte B

Ginebra, 2003

---

## **Indice**

	<i>Página</i>
<b>CODIGO, PARTE B – Directrices para ayudar a aplicar las reglas y normas del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005.....</b>	<b>1</b>
Título 1 . Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques.....	2
Directriz B1.1 – Edad mínima .....	2
Directriz B1.2 – Certificados médicos.....	2
Directriz B1.3 – Formación y calificaciones .....	2
Directriz B1.4 – Contratación y colocación.....	4
Directriz B1.5 – Documento de identidad de la gente de mar .....	6
Título 2 . Condiciones de empleo y dotación.....	6
Directriz B2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar.....	6
Directriz B2.2 – Salarios.....	7
Directriz B2.3 – Horas de trabajo o de descanso y derecho a vacaciones ...	11
Directriz B2.4 – Repatriación .....	13
Directriz B2.5 – Niveles seguros de dotación.....	15
Directriz B2.6 [– Continuidad del empleo .....	16
Título 3 . Alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda.....	17
Directriz B3.1 – Alojamiento y servicios de bienestar a bordo .....	17
Directriz B3.2 – Alimentación y servicio de fonda .....	27
Título 4 . Protección de la salud, bienestar, atención médica y protección de la seguridad social .....	28
Directriz B4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra .....	28
Directriz B4.2 – Responsabilidad del armador en caso de enfermedad o lesión de la gente de mar, o de otras desventuras .....	31
Directriz B4.3 – Salud y seguridad y prevención de accidentes.....	31
Directriz B4.4 – Acceso a servicios de bienestar en tierra.....	36
Directriz B4.5 – Protección en materia de seguridad social .....	39
Título 5 . Cumplimiento y control de la aplicación .....	40
Directriz B5.1 – Responsabilidades del Estado de abanderamiento .....	40
Directriz B5.2 – Responsabilidades del Estado del puerto .....	45
Directriz B5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra.....	46
Título 5. Código, Parte B: Anexos.....	46

---

## **CODIGO, PARTE B**

### ***Directrices para ayudar a aplicar las reglas y normas del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005***

1. La presente parte del Código contiene directrices que los Miembros han de considerar como orientaciones o modelos o ejemplos de prácticas óptimas al cumplir sus obligaciones en virtud del presente Convenio a fin de proteger los derechos en el empleo de la gente de mar.

2. Para la presentación de las directrices del presente Código se adopta la división en cinco grupos de derechos y principios establecida en el Reglamento, con la numeración correspondiente, a saber:

- Título 1. Código, Partes A y B: Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques
- Título 2. Código, Partes A y B: Condiciones de empleo y dotación
- Título 3. Código, Partes A y B: Alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda
- Título 4. Código, Partes A y B: Protección de la salud, bienestar, atención médica y protección de la seguridad social
- Título 5. Código, Partes A y B: Cumplimiento y control de la aplicación

---

## **Título 1. Requisitos mínimos para trabajar a bordo de buques**

### *Directriz B1.1 – Edad mínima*

### *Directriz B1.2 – Certificados médicos*

#### B1.2.1 – Contenido del certificado médico

1. El documento relativo a la aptitud física debería indicar que:
  - a) el oído y la vista del interesado son satisfactorios y, cuando se trate de una persona que vaya a ser empleada en servicios en los que su aptitud para el trabajo que debe efectuar pueda ser disminuida por el daltonismo, que su percepción de los colores es también satisfactoria, y (C73A4/3, a))
  - b) el interesado no sufre ninguna enfermedad que pueda agravarse con el servicio en el mar, que lo incapacite para realizar dicho servicio, o que pueda constituir un peligro para la salud de otras personas a bordo. (C73A4/3, b))

#### B1.2.2 – Apelaciones

1. Deberían dictarse disposiciones para que la persona a quien se le haya negado un certificado, después de haber sido examinada, pueda pedir otro reconocimiento por un árbitro médico independiente. (C73A8)

#### B1.2.3 – Directrices internacionales

1. Debería exigirse a las autoridades competentes, examinadores médicos, armadores, representantes de la gente de mar y a todas las demás personas relacionadas con los reconocimientos médicos de los candidatos a marino y de los marinos en servicio que tengan debidamente en cuenta las Directrices para la realización de reconocimientos médicos periódicos y previos al embarque de los marinos, con inclusión de todas las versiones revisadas de este instrumento que hayan sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo.

### *Directriz B1.3 – Formación y calificaciones*

#### B1.3.1 – Certificados de aptitud profesional como marinero preferente

1. La autoridad competente debería tomar las disposiciones necesarias para organizar exámenes y expedir certificados de marinero preferente. (C74A2/1)
2. Los certificados de marinero preferente sólo deberían expedirse para la gente de mar que:
  - a) haya cumplido la edad mínima que establezca la autoridad competente;
  - b) haya prestado servicios en el mar como miembro del personal de puente durante el período mínimo que establezca la autoridad competente, y
  - c) haya aprobado el examen de capacidad que establezca la autoridad competente. (C74A2/2)
3. La edad mínima que establezca la autoridad competente no debería ser inferior a 18 años. (C74A2/3)

---

4. El período mínimo de servicio en el mar que establezca la autoridad competente no debería ser inferior a 36 meses. Sin embargo, la autoridad competente podría:

- a) permitir, en el caso de la gente de mar que haya completado, por lo menos, 24 meses de servicio a bordo y que haya aprobado un curso de formación profesional en alguna escuela reconocida, que todo o parte del tiempo consagrado a dicha formación sea considerado como período de servicio en el mar, y
- b) autorizar la concesión de certificados de marinero preferente a los alumnos de los buques escuela reconocidos y dedicados a la navegación marítima que hayan prestado servicios durante 18 meses a bordo de tales buques y hayan cumplido satisfactoriamente sus obligaciones. (C74A2/4)

5. El examen prescrito debería comprender un ejercicio práctico a fin de probar los conocimientos de marinería del candidato y su aptitud para cumplir, de manera eficaz, todas las labores que puedan exigirse a un marinero preferente, incluidas las maniobras de los botes salvavidas. Dicho examen debería ser de tal naturaleza que permita al candidato que lo haya aprobado obtener el certificado especial de marinero de botes salvavidas, previsto en la regla 10 del capítulo III del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, o en las disposiciones correspondientes de cualquier otro convenio posterior que revise o sustituya al Convenio citado y esté en vigor en el territorio en cuestión. (C74A2/5)

#### B1.3.2 – Certificación de los cocineros del buque

1. Los certificados de cocinero de un buque sólo deberían expedirse para la gente de mar que:

- a) haya cumplido la edad mínima que prescriba la autoridad competente;
- b) haya estado de servicio en el mar durante el período mínimo que prescriba la autoridad competente, y
- c) haya aprobado el examen que prescriba la autoridad competente. (C69/A4/2)

2. El examen prescrito debería comprender un ejercicio práctico, a fin de probar la aptitud del candidato para la preparación de comidas, y un ejercicio para probar sus conocimientos sobre el valor nutritivo de los alimentos, la preparación de menús variados y debidamente equilibrados y la manipulación y almacenaje de los víveres a bordo. (C69/A4/3)

3. La autoridad competente podría organizar directamente el examen prescrito y expedir el certificado o podría hacerlo una escuela reconocida de cocineros o cualquier otra institución reconocida que esté bajo el control de la autoridad competente. (C69/A4/4)

4. La autoridad competente debería establecer disposiciones para el reconocimiento de los certificados de los cocineros de los buques expedidos por otros Miembros que hayan ratificado el presente Convenio o el Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque o por otro órgano autorizado. (C69A4/4)

---

### B1.3.3 – Planificación profesional y formación permanente

1. Todo Miembro, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, debería establecer objetivos claros para la orientación profesional, la educación y la formación de la gente de mar, con inclusión de la formación permanente, teniendo plenamente en cuenta las directrices contenidas en el anexo B-I del presente Código.

#### *Directriz B1.4 – Contratación y colocación*

##### B1.4.1 – Directrices sobre organización y funcionamiento

1. La autoridad competente debería:

- a) adoptar las medidas necesarias para promover una cooperación eficaz entre los servicios de contratación y colocación, ya sean públicos o privados;
- b) tomar en cuenta las necesidades del sector marítimo, tanto en el plano nacional como internacional, al desarrollar programas de formación para la gente de mar que trabaje como miembro de la tripulación, con la participación de los armadores, la gente de mar y las instituciones de formación pertinentes;
- c) adoptar las medidas que procedan para que las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar cooperen en la organización y funcionamiento de los servicios públicos de contratación y colocación, cuando existan;
- d) disponer de un mecanismo para reunir y analizar toda la información pertinente sobre el mercado de trabajo marítimo, con inclusión de la oferta actual y la oferta previsible de gente de mar que trabaje como miembro de una tripulación, clasificada según su edad, sexo, rango y calificaciones, y según las necesidades del sector, en el entendimiento de que la recopilación de información sobre edad y sexo sólo podrá realizarse con fines estadísticos o si se emplea en el marco de un programa para evitar la discriminación basada en motivos de edad o sexo;
- e) asegurar que el personal que se ocupa de la supervisión de los servicios de contratación y colocación de una tripulación posea una formación idónea y un conocimiento apropiado del sector marítimo, con inclusión de los instrumentos marítimos pertinentes sobre formación, certificación y normas del trabajo;
- f) establecer o aprobar normas de funcionamiento y alentar la adopción de códigos de conducta o de deontología aplicables a estos servicios, y
- g) promover un control continuo en el marco de un sistema de normas de calidad. (R186P1)

2. La autoridad competente debería exigir que las agencias de contratación y colocación elaboren prácticas de funcionamiento en relación con lo siguiente:

- a) el mantenimiento de un registro de la gente de mar que busca empleo;
- b) las cuestiones relativas a los reconocimientos médicos, los documentos de identidad de la gente de mar y otros trámites que la gente de mar tenga que cumplir para obtener un empleo; (R186P2)
- c) el mantenimiento de un registro completo de la gente de mar incluida en sus sistemas de contratación y colocación, en el que se tenga debidamente en

---

cuenta el derecho a la privacidad y la necesidad de proteger la confidencialidad, y que debería comprender por lo menos la siguiente información:

- i) las calificaciones de la gente de mar;
  - ii) las hojas de servicios;
  - iii) los datos personales relativos al empleo, y
  - iv) los datos médicos relativos al empleo;
- d) el mantenimiento de una lista actualizada de la tripulación de los buques a los que proporcionen personal, asegurándose de que haya un medio para contactarlas en todo momento en casos de urgencia;
- e) la adopción de procedimientos para impedir que las agencias o su personal exploten a los marinos con respecto a la oferta de contratación en un determinado buque o por determinadas empresas;
- f) la adopción de procedimientos para evitar las situaciones en que pueda explotarse a la gente de mar mediante el pago de anticipos sobre sus salarios o cualquier otro tipo de transacción económica entre el empleador y la gente de mar de la que se ocupen;
- g) la publicación clara de los gastos que la gente de mar deba pagar por concepto de certificados médicos u otros documentos necesarios;
- h) la necesidad de asegurarse de que la gente de mar esté informada acerca de cualquier condición especial aplicable al trabajo para el que ha sido contratada, así como de las políticas especiales adoptadas por los empleadores con respecto a su empleo;
- i) la adopción de procedimientos basados en los principios de la justicia natural para tratar los casos de incompetencia o indisciplina que estén en conformidad con la legislación y la práctica nacionales, así como, cuando corresponda, con *los convenios colectivos*;
- j) la adopción de procedimientos para asegurar, en la medida de lo posible, que los certificados de competencia y los certificados médicos presentados por la gente de mar para obtener un empleo estén al día y no hayan sido obtenidos de manera fraudulenta, y que sus referencias profesionales hayan sido verificadas;
- k) la adopción de procedimientos para asegurar que las solicitudes de información o de asesoramiento formuladas por las familias de la gente de mar que se encuentre en alta mar sean atendidas con rapidez, comprensión y sin costos, y
- l) como cuestión de principio, el suministro de gente de mar solamente a los empleadores que ofrezcan condiciones de empleo que se ajusten a la legislación aplicable o a los convenios colectivos. (R186P3)

3. Se debería alentar la cooperación internacional entre los Miembros y las organizaciones pertinentes, lo cual podría incluir:

- a) el intercambio sistemático de información acerca del sector y del mercado de trabajo marítimo, sobre una base bilateral, regional y multilateral;

- 
- b) el intercambio de información acerca de la legislación sobre el trabajo marítimo;
  - c) la armonización de las políticas, los métodos de trabajo y la legislación que rigen la contratación y la colocación de la gente de mar;
  - d) la mejora de los procedimientos y las condiciones para la contratación y la colocación de la gente de mar en el plano internacional, y
  - e) la planificación de la mano de obra, teniendo en cuenta la oferta y la demanda de gente de mar y las necesidades del sector marítimo. (R186P 4)

4. Todo Miembro debería hacer cuanto esté a su alcance para desalentar a la gente de mar que se encuentre en su territorio a fin de que no se incorpore o acepte incorporarse a buques que enarboles la bandera de otro país, a menos que dichos buques enarboles la bandera de Miembros que hayan ratificado el presente Convenio o que las condiciones en que se ha de contratar a esta gente de mar sean equivalentes, en términos generales, a las condiciones previstas en el presente Convenio. (R107P1)

*Directriz B1.5 – Documento de identidad de la gente de mar*  
(pendiente)

## **Título 2. Condiciones de empleo y dotación**

*Directriz B2.1 – Acuerdos de empleo de la gente de mar*

### B2.1.1 – Contenido de los acuerdos de empleo de la gente de mar

1. Los acuerdos de empleo de la gente de mar deberían contener en todos los casos los siguientes datos:

- a) el nombre y apellidos de la gente de mar, la fecha de nacimiento o la edad, así como el lugar de nacimiento;
- b) el lugar y la fecha de la celebración del contrato;
- c) las funciones que va a desempeñar el interesado;
- d) el importe de los salarios;
- e) el número de días de vacaciones anuales pagadas;
- f) los pormenores de la terminación del acuerdo de empleo, es decir:
  - i) si el acuerdo se ha celebrado por duración indeterminada, las condiciones que permitirían a cada parte rescindirlo, así como el plazo de aviso, que no debería ser más corto para el armador que para la gente de mar;
  - ii) si el acuerdo se ha celebrado por una duración determinada, la fecha fijada para su expiración;
  - iii) si el acuerdo se ha celebrado por un viaje, el puerto de destino y el tiempo que ha de transcurrir después de la llegada para que el interesado pueda ser dado de baja;
- g) todos los demás datos que la legislación nacional pueda exigir. (C22A6/3)

---

2. A fin de garantizar que la gente de mar disponga a bordo de información sobre las condiciones de su empleo, deberían anunciarse o darse a conocer por medios fácilmente accesibles a toda la gente de mar una copia del modelo de acuerdo de empleo o de la reglamentación nacional por la que se aplican las normas mínimas para los acuerdos de empleo de la gente de mar, o llegado el caso, una copia de un convenio colectivo. En caso de que el acuerdo de empleo de la gente de mar esté redactado en un idioma que no sea el inglés, también debería ponerse a disposición una copia del modelo de acuerdo en inglés. (C22 modificado)

#### B2.1.2 – Relación de servicios a bordo

1. Al determinar los datos que han de figurar en la relación de servicios a bordo a que se hace referencia en la norma A2.1, párrafo 4, los Miembros deberían asegurarse de que dicho documento contenga suficiente información, con una traducción en inglés, para facilitar la obtención de otro empleo o para comprobar los requisitos de servicio en el mar aplicables a fines de ascenso. Una libreta marítima podría satisfacer los requisitos de dicha norma.

#### *Directriz B2.2 – Salarios*

##### B2.2.1 – Definiciones específicas

1. A los efectos de la presente directriz:

- a) los términos paga o salario básicos designan la remuneración, cualesquiera que sean los elementos que la componen, correspondiente a las horas normales de trabajo; no incluye pagos en concepto de horas extraordinarias, primas, asignaciones, vacaciones pagadas o cualquier otra remuneración adicional;
- b) la expresión salario consolidado designa un sueldo o salario que comprende el salario básico y otras prestaciones relacionadas con el salario; el salario consolidado puede incluir la remuneración de las horas extraordinarias trabajadas y todas las demás prestaciones relacionadas con el salario, o bien puede incluir sólo algunas de estas prestaciones en una consolidación parcial;
- c) la expresión horas de trabajo designa el tiempo durante el cual la gente de mar está obligada a trabajar para llevar a cabo las tareas de su empleo;
- d) la expresión horas extraordinarias designa las horas trabajadas en exceso de las horas normales de trabajo, y (R187P2)
- e) la expresión marinero preferente designa a todo marino, cualquiera que sea su sexo, que posea la competencia profesional necesaria para desempeñar cualquier trabajo cuya ejecución pueda ser exigida a un miembro del personal subalterno destinado al servicio de cubierta, que no sea un trabajo de supervisión o de marinero especialista, o que sea definido como tal por la legislación o la práctica nacionales o por los convenios colectivos.

##### B2.2.2 – Salarios

1. En el caso de la gente de mar cuya remuneración incluya la compensación por separado de las horas extraordinarias trabajadas:

- 
- a) a efectos del cálculo del salario, las horas normales de trabajo en el mar y en el puerto no deberían exceder de ocho horas diarias;
  - b) a efectos del cálculo de las horas extraordinarias, el número de horas normales de trabajo por semana comprendido en la paga o salario básico debería determinarse en la legislación nacional si no ha sido fijado por convenio colectivo, pero no debería exceder de 48 horas por semana; los convenios colectivos pueden prever un trato diferente pero no menos favorable;
  - c) la tasa o las tasas de remuneración de las horas extraordinarias, que en todo caso deberían suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa de remuneración horaria de la paga o salario básico, deberían fijarse en la legislación nacional o en los convenios colectivos, y
  - d) el capitán, o la persona que éste designe, debería encargarse de llevar registros de todas las horas extraordinarias trabajadas; dichos registros deberían ser rubricados periódicamente por la gente de mar. (R187P3)

2. En el caso de la gente de mar cuyo salario esté total o parcialmente consolidado:

- a) debería especificarse claramente en el acuerdo de empleo, cuando proceda, el número de horas de trabajo que se espera de la gente de mar a cambio de dicha remuneración, así como cualquier prestación adicional que pudiera deberse además del salario consolidado y las circunstancias en que ésta se deba;
- b) cuando se deban pagar horas trabajadas en exceso de las abarcadas por el salario consolidado, la tasa horaria debería suponer un incremento de por lo menos el 25 por ciento respecto de la tasa horaria básica correspondiente a las horas normales de trabajo definidas en el párrafo 1, *supra*; debería aplicarse el mismo principio a las horas extraordinarias comprendidas en el salario consolidado;
- c) la parte del salario total o parcialmente consolidado que corresponda a la remuneración de las horas normales de trabajo, tal y como se definen en el apartado a) del párrafo 1, no debería ser inferior al salario mínimo aplicable, y
- d) en el caso de la gente de mar cuyos salarios estén parcialmente consolidados, se deberían llevar registros de todas las horas extraordinarias, y éstos ser rubricados según se prevé en el apartado d), del párrafo 1. (R187P4)

3. La legislación nacional o los convenios colectivos pueden disponer que las horas extraordinarias o el trabajo realizado durante el día de descanso semanal y durante los días festivos oficiales se compensen mediante la concesión, como mínimo, de un tiempo equivalente libre de servicio y fuera del buque, o de vacaciones adicionales en lugar de la remuneración correspondiente o de cualquier otra compensación prevista. (R187P5)

4. La legislación nacional adoptada tras consultar a las organizaciones representativas de la gente de mar y de los armadores o, cuando proceda, los convenios colectivos, deberían tener en cuenta los siguientes principios:

- a) el principio de igual remuneración por un trabajo de igual valor debería aplicarse a toda la gente de mar empleada en el mismo buque, sin discriminación alguna por razón de raza, color, sexo, religión, opinión política, ascendencia nacional u origen social;

- 
- b) el acuerdo de empleo de la gente de mar en el que se especifique el salario o las tasas salariales aplicables debería llevarse a bordo del buque; debería facilitarse a cada marino la información relativa al importe del salario o a las tasas salariales, proporcionándole, cuando menos, una copia de la información pertinente, firmada y en un idioma que entienda, o exponiendo una copia del acuerdo en un lugar al que tenga acceso la tripulación, o por otro medio que se considere apropiado;
  - c) el salario se debería pagar en moneda de curso legal; cuando proceda, el pago podría realizarse por transferencia bancaria, cheque bancario, cheque postal o giro postal;
  - d) el salario debería pagarse mensualmente o a otros intervalos regulares; en el momento de la terminación del contrato, debería procederse sin demora indebida al pago de cualquier cantidad adeudada en concepto de remuneración;
  - e) la autoridad competente debería imponer sanciones adecuadas o prever otras medidas apropiadas para los casos en que los armadores se atrasen indebidamente en el pago, o no paguen, toda la remuneración debida;
  - f) el salario debería abonarse directamente a la cuenta bancaria que la gente de mar designe, a menos que haya solicitado por escrito otra cosa;
  - g) a reserva de lo dispuesto en el apartado h), el armador no debería imponer límite alguno a la libertad de la gente de mar para disponer de su remuneración;
  - h) sólo deberían permitirse deducciones de la remuneración en caso de que:
    - i) exista una disposición expresa al respecto en la legislación nacional o en un convenio colectivo aplicable;
    - ii) se haya informado a la gente de mar, del modo que la autoridad competente considere más apropiado, acerca de las condiciones que se aplican a dichas deducciones;
    - iii) el total de las mismas no rebase el límite que para tales deducciones pueda haberse fijado en la legislación nacional, los convenios colectivos o las decisiones judiciales;
  - i) no debería deducirse de la remuneración de la gente de mar ninguna cantidad para la obtención o la conservación del empleo;
  - j) la autoridad competente debería estar facultada para inspeccionar los almacenes y servicios disponibles a bordo del buque a fin de garantizar que se apliquen precios justos y razonables que redunden en beneficio de la gente de mar interesada, y
  - k) en la medida en que las reclamaciones de la gente de mar respecto de los salarios y de otras sumas debidas en relación con su empleo no estén aseguradas de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1993, dichas reclamaciones deberían asegurarse con arreglo a las disposiciones del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre la protección de los créditos laborales en caso de insolvencia del empleador, 1992. (R187P6)

5. [Las medidas destinadas a asegurar que la gente de mar pueda transferir sus ingresos a sus familias podrían incluir:

- 
- a) un sistema que permita que la gente de mar, al inicio de su período de empleo o durante éste, destine, si lo desea, una parte de su salario para que sea remitido a intervalos periódicos a sus familias mediante transferencia bancaria o por medios similares;
  - b) un requisito para que las remesas sean enviadas a tiempo y directamente a la persona o personas designadas por la gente de mar, y
  - c) un procedimiento o mecanismo para confirmar de manera independiente que las remesas de la gente de mar son efectivamente enviadas a la persona o personas designadas.]

6. Todo Estado Miembro debería, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, disponer de procedimientos para investigar las quejas en relación con cualquiera de los asuntos de que se ocupa la presente directriz. (R187P7)

### B2.2.3 – Salarios mínimos

1. Sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, todo Miembro debería, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, establecer procedimientos para fijar el salario mínimo de la gente de mar que se desempeñe como miembro de la tripulación. Las organizaciones representativas de armadores y de gente de mar deberían participar en la aplicación de esos procedimientos. (R187P8, 1))

2. Al establecer dichos procedimientos y al fijar el salario mínimo, deberían tenerse debidamente en cuenta las normas internacionales del trabajo en materia de fijación de los salarios mínimos, así como los principios siguientes:

- a) el nivel del salario mínimo debería tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, los niveles de dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar, y
- b) el nivel del salario mínimo debería adaptarse a las variaciones del costo de la vida y de las necesidades de la gente de mar. (R187P8, 2)

3. La autoridad competente debería garantizar:

- a) mediante un sistema de supervisión y de sanciones, que la remuneración pagada no sea inferior a la tasa o tasas establecidas, y
- b) a toda la gente de mar que haya sido remunerada a una tasa inferior al salario mínimo la posibilidad de recuperar, ya sea a través de un procedimiento judicial poco oneroso y rápido, ya sea por otro procedimiento, la cantidad que se le adeude. (R187P8, 3)

### B2.2.4 – Salario básico o remuneración mínima mensual para los marineros preferentes

1. La paga o salario básico correspondiente a un mes civil de servicio para un marinero preferente no debería ser inferior al importe que determine periódicamente la Comisión Paritaria Marítima u otro órgano autorizado por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo. Una vez que el Consejo de Administración haya adoptado una decisión, el Director General de la OIT notificará toda revisión de dicho importe a los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo. (R187P10)

---

2. Ninguna de las disposiciones recogidas en esta sección debería interpretarse en perjuicio de los acuerdos suscritos entre los armadores o sus organizaciones y las organizaciones de gente de mar en lo que atañe a la reglamentación relativa a las condiciones mínimas de empleo, siempre que la autoridad competente reconozca dichas condiciones.(R187P11)

*Directriz B2.3 – Horas de trabajo o de descanso  
y derecho a vacaciones*

B2.3.1 – Horas de trabajo o de descanso– Jóvenes marinos

1. Tanto en el mar como en los puertos deberían aplicarse las disposiciones contenidas en los apartados siguientes a todas las personas menores de 18 años:

- a) el horario normal de trabajo de los jóvenes marinos no debería exceder de ocho horas diarias ni de 40 horas semanales, y debería evitarse en lo posible que el trabajo en horas extraordinarias se convierta en una práctica habitual;
- b) aunque debería concederse tiempo suficiente para todas las comidas, los jóvenes marinos deberían disponer de una pausa de una hora como mínimo para la comida principal del día, y
- c) los jóvenes marinos deberían disfrutar de un período de descanso de 15 minutos, lo antes posible después de cada dos horas de trabajo ininterrumpido.

2. Excepcionalmente, las disposiciones del párrafo 1 *supra*, podrán no aplicarse cuando:

- a) no resulte posible ponerlas en práctica en el caso de los jóvenes marinos que trabajen en el puente, en la sala de máquinas o en los servicios de fonda, y hayan sido asignados a turnos de vigilancia o que trabajen según un sistema de turnos preestablecido, y
- b) la formación eficaz de los jóvenes marinos, realizada según programas y planes de estudio establecidos, pudiera verse comprometida.

3. Dichas excepciones deberían ser registradas, con los motivos que las justifiquen, y firmadas por el capitán. (R153P4)

4. Las disposiciones del párrafo 1 *supra* no dispensan a los jóvenes marinos de la obligación general de trabajar bajo el mando del capitán en cualquier situación de urgencia en que esté en juego:

- a) la seguridad de la tripulación, de los pasajeros, del buque o de la carga, y
- b) la seguridad de otros buques, o de las vidas y la carga a bordo de dichos buques. (R153P5)

B2.3.2 – Vacaciones anuales – Jóvenes marinos

1. Si un marino menor de 18 años ha estado seis meses de servicio sin vacaciones en un buque con destino al extranjero y no ha vuelto a su país de residencia en ese período ni va a volver a dicho país en el curso de los tres meses de viaje siguientes, debería tener derecho a ser repatriado al lugar en que fue contratado originalmente en su país de residencia, sin gastos para él, con el fin de tomar las vacaciones acumuladas durante el viaje. (R153P6, 2))

---

### B2.3.3 – Vacaciones anuales – Cálculo del derecho a vacaciones anuales

1. Con arreglo a las condiciones establecidas en cada país por la autoridad competente o por los procedimientos apropiados, los servicios prestados que no figuren en el contrato de enrolamiento deberían ser contados como períodos de servicio. (C146A5/2)

2. Con arreglo a las condiciones establecidas en cada país por la autoridad competente o por los procedimientos apropiados, deberían contarse como parte del período de servicio a efectos de las vacaciones anuales las ausencias del trabajo para asistir a un curso autorizado de formación profesional marítima o por motivos ajenos a la voluntad de la gente de mar interesada, tales como enfermedad, accidente o maternidad. (C146A5/3)

3. No deberían contarse como parte de las vacaciones anuales pagadas mínimas previstas en la Parte A del Código:

- a) los días feriados oficiales y los establecidos por la costumbre reconocidos como tales en el país de bandera del buque, coincidan o no con las vacaciones anuales pagadas;
- b) los períodos de incapacidad de trabajo por motivo de enfermedad, accidente o maternidad, en las condiciones establecidas en cada país por la autoridad competente o por los procedimientos apropiados;
- c) las licencias temporales en tierra concedidas a la gente de mar mientras esté en vigor el acuerdo de empleo, y
- d) los permisos compensatorios de cualquier clase, con arreglo a las condiciones establecidas en cada país por la autoridad competente o por los procedimientos apropiados. (C146A6)

### B2.3.4 – Disfrute de las vacaciones anuales

1. No debería exigirse a la gente de mar, sin su consentimiento, que tome las vacaciones anuales que se le deban en otro lugar que aquel al que tiene derecho a ser repatriada, excepto en el caso de que así lo disponga un acuerdo de empleo o la legislación nacional. (C146A10/2)

2. La gente de mar obligada a tomar sus vacaciones anuales cuando esté en otro lugar distinto de los autorizados en el párrafo 1 *supra* debería tener derecho al transporte gratuito hasta el lugar de contratación o de reclutamiento, según la proximidad de su domicilio; los viáticos y demás gastos relacionados directamente con su retorno correrán a cargo del armador; el tiempo de viaje correspondiente no debería ser deducido de las vacaciones anuales pagadas debidas a la gente de mar interesada. (C146A10/3)

3. El regreso a bordo de la gente de mar que esté gozando de sus vacaciones anuales debería solicitarse únicamente en casos de extrema urgencia y con un aviso previo razonable. (C146A12)

### B2.3.5 – Fraccionamiento de las vacaciones anuales

1. El fraccionamiento de las vacaciones anuales pagadas o la acumulación de las vacaciones correspondientes a un año con las de un período ulterior podrían ser

---

autorizados en cada país por la autoridad competente o mediante los procedimientos apropiados. (C146A8/1)

2. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 1 *supra*, y a menos que se disponga otra cosa en un acuerdo aplicable al armador y a la gente de mar interesada, las vacaciones anuales pagadas recomendadas en la presente norma deberían consistir en un período ininterrumpido. (C146A8/2)

#### *Directriz B2.4 – Repatriación*

##### B2.4.1 – Derecho a repatriación

1. De conformidad con la norma A2.4, la gente de mar debería tener derecho a ser repatriada:

- a) cuando expire el período de preaviso dado de conformidad con las disposiciones de su acuerdo de empleo;
- b) en caso de enfermedad o de accidente o de cualquier otra razón médica que exija su repatriación, a reserva de la correspondiente autorización médica para viajar;
- c) en caso de naufragio;
- d) cuando el armador no pueda seguir cumpliendo sus obligaciones legales o contractuales como empleador de la gente de mar a causa de quiebra, venta del buque, cambio de matrícula del buque o por cualquier otro motivo análogo;
- e) cuando un buque se dirija hacia una zona de guerra, definida como tal en la legislación nacional o en los acuerdos de empleo de la gente de mar, a la cual la gente de mar no acepte ir, y
- f) en caso de terminación o interrupción del empleo de la gente de mar como consecuencia de un laudo arbitral o de un convenio colectivo, o de terminación de la relación de trabajo por cualquier otro motivo similar. (C166A2/1)

2. Al determinar la duración máxima del período de servicio a bordo al término del cual la gente de mar tiene derecho a ser repatriada, de conformidad con el presente Código, deberían tenerse en cuenta los factores que afectan el medio ambiente de trabajo de la gente de mar. Los Miembros deberían esforzarse, en lo posible, por reducir ese período en función de los cambios tecnológicos y podrían inspirarse en las recomendaciones formuladas por la Comisión Paritaria Marítima. (C166A2/2)

3. Si, después de haber servido al menos durante cuatro meses en su primer viaje al extranjero en un buque que se dedique a la navegación marítima, resulta obvio que un marino menor de 18 años no es apto para la vida en el mar, debería tener la posibilidad de ser repatriado, sin gastos para él, en el primer puerto de escala apropiado y en el que haya servicios consulares, ya sea del país de bandera del buque o del país de nacionalidad del joven marino. Debería notificarse tal repatriación, con las razones que la motivaron, a la autoridad que expidió la documentación que permitió al joven marino embarcarse. (R153P6, 1)

---

#### B2.4.2 – Destinos a los cuales se podría repatriar a la gente de mar

1. Los puntos de destino a los cuales se podría repatriar a la gente de mar deberían incluir:

- a) el lugar de contratación;
- b) el lugar estipulado por convenio colectivo;
- c) el país de residencia de la gente de mar, o
- d) cualquier otro lugar convenido entre las partes en el momento de la contratación.

2. La gente de mar debería tener derecho a elegir, de entre los diferentes puntos de destino establecidos, el lugar al que desea ser repatriada. (C166A3/2)

#### B2.4.3 – Disposiciones para la repatriación

1. Los costos que debe sufragar el armador de conformidad con la norma A2.4 deberían incluir:

- a) el pasaje hasta el punto de destino elegido para la repatriación de conformidad con la directriz B2.4.2 *supra*;
- b) el alojamiento y la alimentación desde el momento en que la gente de mar abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación;
- c) la remuneración y las prestaciones de la gente de mar desde el momento en que abandona el buque hasta su llegada al punto de destino elegido para la repatriación, si ello está previsto en la legislación nacional o en los convenios colectivos;
- d) el transporte de 30 kg de equipaje personal de la gente de mar hasta el punto de destino elegido para la repatriación, y
- e) el tratamiento médico, si es necesario, hasta que el estado de salud de la gente de mar le permita viajar hasta el punto de destino elegido para la repatriación. (C166A4/4)

2. No debería descontarse de las vacaciones retribuidas devengadas por la gente de mar el tiempo transcurrido en espera de la repatriación ni el tiempo transcurrido en el viaje de repatriación. (C166A7)

3. Debería exigirse a los armadores que sigan sufragando los costos de repatriación hasta que la gente de mar interesada haya sido desembarcada en un punto de destino establecido de conformidad con el presente Código o hasta que se encuentre a la gente de mar un empleo conveniente a bordo de un buque que se dirija a alguno de esos puntos de destino. (C166A8, C55A6/4)

4. El derecho a la repatriación podría expirar si la gente de mar interesada no la reclama en un período de tiempo razonable que se ha de determinar en la legislación nacional o en convenios colectivos. (C166A8)

---

#### B2.4.4 – Obligaciones de los Miembros en materia de repatriación

1. En los casos en que la gente de mar tenga derecho a ser repatriada de conformidad con el presente Código, y tanto el armador como el Estado Miembro de abanderamiento incumplan las obligaciones que les impone el presente Convenio de organizar su repatriación y de asumir el costo de la misma, el Estado de cuyo territorio deba ser repatriada la gente de mar o el Estado del cual ésta sea nacional, debería organizar dicha repatriación y recuperar el costo de la misma del Miembro en cuyo territorio esté matriculado el buque, de conformidad con el presente Código. (R174)

2. Todo Miembro que haya sufragado los gastos de repatriación en virtud del presente Código podrá inmovilizar o solicitar la inmovilización de los buques del armador de que se trate hasta que se proceda al reembolso de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 10, b) de la norma A2.4.

3. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a la gente de mar abandonada en puertos extranjeros, en espera de su repatriación.

4. En caso de demora en la repatriación de la gente de mar, la autoridad competente debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado de abanderamiento. (R173P21)

5. Todo Miembro debería garantizar, en particular, que se adopten medidas apropiadas para:

- a) la repatriación de la gente de mar empleada en un buque con bandera de un país extranjero que quede en tierra en un puerto extranjero por razones ajenas a su voluntad:
  - i) al puerto en el que fue contratada;
  - ii) a un puerto de su propio país o del país del que proceda;
  - iii) a otro puerto convenido entre la gente de mar interesada y el capitán o el armador, con la aprobación de la autoridad competente o con arreglo a otras garantías apropiadas, y
- b) la atención médica y la manutención de la gente de mar empleada en un buque matriculado en un país extranjero que sea desembarcada en un puerto extranjero a causa de una enfermedad o una lesión sufrida mientras prestaba servicio en el buque, y que no sea imputable a una falta intencionada del interesado. (R107P2)

#### *Directriz B2.5 – Niveles seguros de dotación*

1. Todo Miembro debería establecer, o cerciorarse de que existe, un mecanismo eficaz para la investigación y solución de toda queja o conflicto relativo a los niveles de dotación de un buque. (R109P11)

2. En el funcionamiento de dicho mecanismo deberían participar representantes de las organizaciones de armadores y de la gente de mar, con o sin el concurso de otras personas o autoridades. (R109P12)

3. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación, de conformidad con las disposiciones del presente Código, la autoridad competente también debería

---

tener en cuenta las disposiciones de los instrumentos aplicables de la Organización Marítima Internacional, incluidos: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su versión enmendada; el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su versión enmendada [Resolución A481 (XII) (1981) de la Asamblea sobre los principios relativos a la dotación de seguridad; la Resolución A741 (18) (1993) de la Asamblea sobre el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), y la Resolución A772 (18) (1993) de la Asamblea sobre los factores que contribuyen a la fatiga desde el punto de vista de la dotación y la seguridad. (C180A11/2 + Preámbulo)]

### *Directriz B2.6 [– Continuidad del empleo*

#### B2.6.1 – Medidas de continuidad

1. Entre las medidas adoptadas para lograr los objetivos señalados en la norma B2.6 podrían figurar las siguientes:

- a) acuerdos que prevean el empleo continuo o regular al servicio de un armador o de una organización de armadores, o
- b) disposiciones por las que se regularice el empleo mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas por categorías de gente de mar calificada. (C145A3)

#### B2.6.2 – Registro de la gente de mar

1. Cuando la continuidad del empleo de la gente de mar sea únicamente garantizada mediante el establecimiento y mantenimiento de registros o listas, dichos registros o listas deberían comprender todas las categorías profesionales de la gente de mar, en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos. (C145A4/1)

2. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería tener prioridad para la contratación. (C145A4/2)

3. La gente de mar inscrita en estos registros o listas debería mantenerse disponible para el trabajo en la forma que determinen la legislación o la práctica nacionales o los convenios colectivos. (C145A4/3)

4. En la medida en que lo permita la legislación nacional, el número de trabajadores inscritos en tales registros o listas debería ser revisado periódicamente, a fin de mantenerlo a un nivel que corresponda a las necesidades de la industria marítima. (C145A5/1)

5. Cuando sea necesario reducir el número de trabajadores inscritos en uno de tales registros o listas, deberían adoptarse las medidas del caso para impedir o atenuar los efectos perjudiciales consiguientes para la gente de mar, teniendo en cuenta la situación económica y social del país de que se trate. (C145A5/2)]

---

### **Título 3. Alojamiento, servicios de bienestar, alimentación y servicio de fonda**

#### *Directriz B3.1 – Alojamiento y servicios de bienestar a bordo*

##### **B3.1.1 – Requisitos de construcción y de diseño**

1. En todos los alojamientos de la gente de mar en que sea necesario circular libremente, la altura libre mínima no debería ser inferior a 198 cm (6 pies y 6 pulgadas); no obstante, la autoridad competente podría permitir una ligera reducción de la altura en cualquier espacio o parte del mismo en los lugares de alojamiento cuando sea razonable y no afecte a la comodidad de la gente de mar. (C133A10)

2. No debería haber ninguna abertura directa que comunique los dormitorios con los lugares reservados para la carga y las máquinas o las cocinas, el pañol de luces y de pinturas, el pañol de máquinas, el pañol de cubierta y cualquier otro pañol, los tendederos, los cuartos de baño o retretes. (C92A6/2)

3. Los mamparos exteriores de los dormitorios y de los comedores deberían estar debidamente aislados. Las cubiertas de protección de las máquinas y todos los mamparos de contorno de las cocinas o de otros espacios que exhale calor, deberían estar debidamente aislados siempre que el calor pueda resultar molesto en los compartimentos o pasadizos adyacentes. También se deberían adoptar medidas para proteger a la gente de mar de los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y/o de agua caliente. (C92A6/3)

4. Los dormitorios, comedores, salas de recreo y pasadizos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberían estar convenientemente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo. (C92A6/5)

5. Las tuberías de vapor y de escape no deberían pasar por el alojamiento de la tripulación, ni tampoco, cuando sea técnicamente posible, por los pasadizos que conducen al alojamiento de la gente de mar; cuando dichas tuberías pasen por tales pasadizos, deberían estar convenientemente aisladas y recubiertas. (C92A6/6)

6. Los mamparos interiores deberían estar contruidos con un material autorizado que no permita anidar parásitos. (C92A6/4)

7. Los paneles o vagras interiores deberían ser de un material cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No se debería usar ninguna forma de construcción que permita anidar parásitos. (C92A6/7)

8. Los mamparos y techos de los dormitorios y comedores se deberían poder mantener limpios fácilmente y ser de un color claro, con un acabado duradero y no tóxico. (C92A6/9)

9. La superficie de los mamparos interiores debería renovarse o restaurarse cuando sea necesario. (C92A6/10)

10. Los materiales y la construcción del piso de los locales destinados al alojamiento de la gente de mar deberían ser autorizados, y la superficie de los pisos debería poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad. (C92A6/11)

11. Cuando los pisos sean de una materia compuesta, se deberían redondear las juntas para evitar la formación de grietas. (C92A6/12)

---

### B3.1.2 – Ventilación

1. El sistema de ventilación de los dormitorios y los comedores debería poder regularse de forma que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y garantice una circulación suficiente de aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. (C92A7/2)

2. Los buques de [1.000 toneladas en adelante], a excepción de los que operan únicamente en climas templados, deberían disponer de un sistema de aire acondicionado para la ventilación.

3. La autoridad competente debería:

- a) investigar la posibilidad de instalar aire acondicionado en los buques de menos de 1.000 toneladas, y
- b) considerar la posibilidad de dotar a los buques existentes de aire acondicionado en todo o en parte del alojamiento de la gente de mar, mediante la conversión de los sistemas de ventilación mecánica en sistemas completos de aire acondicionado cuando se lleven a cabo alteraciones importantes en la estructura de los alojamientos. (R140P2).

4. Los sistemas de aire acondicionado, ya sean sistemas centralizados o de unidades individuales, deberían tener por objeto:

- a) mantener el aire a una temperatura y humedad relativa satisfactorias, en comparación con las condiciones del aire exterior, y asegurar una suficiente renovación del aire en todos los locales con aire acondicionado, y
- b) tomar en cuenta las características particulares de la navegación marítima y no producir ruidos o vibraciones molestos. (R140P3).

5. Los buques [de menos de 1.000 toneladas] que naveguen con frecuencia en climas cálidos y carezcan de aire acondicionado deberían disponer de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos, quedando entendido que bastaría con emplear uno de esos medios en los lugares en que con ello se garantice una ventilación satisfactoria. (C92A7/3)

6. Los buques que naveguen exclusivamente en climas templados y carezcan de aire acondicionado deberían disponer de medios mecánicos de ventilación o de ventiladores eléctricos. La autoridad competente podría eximir de esta disposición a los buques que naveguen normalmente por las aguas frías de los hemisferios septentrional y meridional. (C92A7/4)

7. Debería disponerse de la electricidad necesaria para hacer funcionar el aire acondicionado y los sistemas de ventilación previstos en los párrafos 1 y 6 *supra* siempre que la tripulación esté viviendo o trabajando a bordo y las circunstancias lo requieran. (C92A7/5)

### B3.1.3 – Calefacción

1. El sistema de calefacción del alojamiento debería estar en funcionamiento siempre que la gente de mar esté viviendo o trabajando a bordo y las circunstancias lo requieran. (C92A8/2)

2. En todos los buques en que deba disponerse de un sistema de calefacción, éste debería funcionar con vapor, agua caliente, aire caliente o electricidad.

---

(C92A8/3). El sistema de calefacción debería permitir que la temperatura del alojamiento de la gente de mar se mantenga a un nivel adecuado en las condiciones meteorológicas y climatológicas normales que quepa esperar en la ruta del buque. La autoridad competente debería establecer las normas que han de cumplirse. (C92A8/5)

3. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberían estar instalados y, cuando sea necesario, protegidos de forma que se evite el riesgo de incendio y no supongan un peligro o una incomodidad para los ocupantes de los locales. (C92A8/6)

#### B3.1.4 – Iluminación

1. A reserva de los arreglos especiales que puedan autorizarse en los buques de pasajeros, los dormitorios y los comedores deberían estar iluminados con luz natural y disponer de luz artificial apropiada. (C133A11/2)

2. En todos los buques, el alojamiento de la gente de mar debería disponer de luz eléctrica. Cuando no haya dos fuentes independientes de electricidad, se debería instalar un sistema adicional de alumbrado mediante lámparas debidamente construidas o aparatos de iluminación de emergencia. (C133A11/3)

3. En los dormitorios de la tripulación, todas las literas deberían estar provistas de una lámpara eléctrica de lectura. (C133A11/4)

4. La autoridad competente debería fijar normas adecuadas de iluminación natural y artificial. (C133A11/5)

#### B3.1.5 – Camarotes

1. En buques que no sean de pasajeros debería proporcionarse un dormitorio individual para cada marino cuando sea razonable y posible, habida cuenta del tamaño del buque, la actividad a la que esté destinado y su diseño. (C133A5/7) Cuando no se pueda proporcionar a todos los marinos un dormitorio individual, el número de marinos no debería exceder de dos personas por dormitorio [, salvo en los buques de pasajeros, donde el número máximo de personas debería ser de cuatro]. (C133A5/4)

2. Todo dormitorio debería estar construido y equipado de forma que facilite la limpieza y proporcione a sus ocupantes una comodidad razonable. (C92A10/21)

3. Siempre que sea posible, las literas de la gente de mar deberían estar distribuidas de forma que las guardias estén separadas y que ningún marino que trabaje durante el día comparta dormitorio con otro que haga guardia nocturna. (C92A10/28)

4. En los dormitorios, la superficie disponible por cada marino no debería ser inferior a:

- a) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en los buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- b) 4,25 metros cuadrados (45,75 pies cuadrados) en buques de 3.000 toneladas o más, pero menos de 10.000 toneladas, y
- c) 4,75 metros cuadrados (51,13 pies cuadrados) en buques de 10.000 toneladas o más. (C133A5/1)

---

5. Sin embargo, la superficie por ocupante de los dormitorios en que estén alojados dos marinos no debería ser inferior a:

- a) 2,75 metros cuadrados (29,60 pies cuadrados) en buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas;
- b) 3,25 metros cuadrados (34,98 pies cuadrados) en buques de 3.000 toneladas o más, pero menos de 10.000 toneladas, y
- c) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en buques de 10.000 toneladas o más. (C133A5/2)

6. Asimismo, la superficie de los dormitorios para la gente de mar en los buques de pasajeros no debería ser inferior a:

- a) 2,35 metros cuadrados (25,30 pies cuadrados) por ocupante en buques de 1.000 toneladas o más, pero menos de 3.000 toneladas, y
- b) en buques de 3.000 toneladas o más:
  - i) 3,75 metros cuadrados (40,36 pies cuadrados) en dormitorios para una persona;
  - ii) 6,00 metros cuadrados (64,58 pies cuadrados) en dormitorios para dos personas;
  - iii) 9,00 metros cuadrados (96,88 pies cuadrados) en dormitorios para tres personas, y
  - iv) 12,00 metros cuadrados (129,17 pies cuadrados) en dormitorios para cuatro personas. (C133A5/3)

7. Se debería contar con instalaciones sanitarias privadas independientes. (C133A8)

8. En los dormitorios de los marinos que se desempeñen como personal de maestranza no debería haber más de una o dos personas. (C133A5/5)

9. En los dormitorios de los marinos que se desempeñen como oficiales en que no haya sala o salón privados, la superficie por persona no debería ser inferior a 6,50 metros cuadrados (69,96 pies cuadrados) en los buques de menos de 3.000 toneladas y a 7,50 metros cuadrados (80,73 pies cuadrados) en los buques de 3.000 toneladas o más. (C133A5/6)

10. Cuando sea posible, en los buques de 3.000 toneladas o más, el jefe de máquinas y el primer oficial deberían tener, además de su dormitorio, una sala o salón contiguos. (C133A5/8)

11. En el cálculo de la superficie se debería incluir el espacio ocupado por las literas, armarios, cómodas y asientos. Los espacios reducidos o de forma irregular que no aumenten de manera efectiva el espacio disponible para circular y que no puedan ser utilizados para colocar muebles deberían ser excluidos del cálculo. (C133A5/9)

12. No deberían superponerse más de dos literas y, en el caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo de la banda del buque, no deberían estar superpuestas si se encuentran colocadas debajo de un portillo. (C92A10/14)

---

13. En caso de que haya literas superpuestas, la litera inferior no debería estar colocada a menos de 30 cm (12 pulgadas) del suelo; la litera superior debería estar colocada aproximadamente a media distancia del fondo de la litera inferior y la cara inferior de las vigas del techo. (C92A10/15)

14. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberían ser de 198 por 80 cm (6 pies y 6 pulgadas por 2 pies y 7,50 pulgadas). (C133A5/10)

15. La armazón de toda litera y la barandilla de protección, si hubiere alguna, deberían ser de un material autorizado, duro y liso, que no se corra fácilmente y que no permita anidar parásitos. (C92A10/17)

16. En caso de que se utilicen armazones tubulares para construir las literas, los tubos deberían estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos. (C92A10/18)

17. Toda litera debería tener un somier con resortes o un colchón con resortes y el colchón debería ser de un material autorizado. Para rellenar los colchones no debería utilizarse ningún material que permita anidar parásitos. (C92A10/19)

18. Cuando haya literas superpuestas, se debería colocar debajo del somier con resortes de la litera superior un fondo de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo. (C92A10/20)

19. El mobiliario debería comprender un armario para cada ocupante. El armario debería tener, por lo menos, 152 cm de altura (5 pies) y una sección transversal de 19,30 decímetros cuadrados (300 pulgadas cuadradas), y estar provisto de un estante y de un dispositivo de cierre mediante candado. El ocupante debería proporcionar el candado. (C92A10/22)

20. Todo dormitorio debería estar provisto de una mesa o un escritorio de modelo fijo, de corredera o que permita bajar el tablero, así como del número necesario de asientos que sean cómodos. (C92A10/23)

21. El mobiliario debería estar construido con un material liso y duro que no se deforme ni corra. (C92A10/24)

22. Cada ocupante debería disponer de un cajón o de un espacio equivalente cuya capacidad no sea inferior a 0,056 metros cúbicos (2 pies cúbicos). (C92A10/25)

23. Los portillos de los dormitorios deberían estar provistos de cortinas. (C92A10/26)

24. Todos los dormitorios deberían estar provistos de un espejo, de pequeñas alacenas para los artículos empleados en el aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos para colgar ropa. (C92A10/27)

### B3.1.6 – Comedores

1. Cuando deba disponerse de comedores separados para la gente de mar que forma parte de la tripulación, deberían aplicarse las siguientes disposiciones:

a) los buques de menos de 1.000 toneladas deberían disponer de comedores separados para:

i) el capitán y los oficiales, y

- 
- ii) el personal de maestranza y demás gente de mar; (C92A11/2)
- b) los buques de 1.000 toneladas o más deberían tener comedores separados para:
- i) el capitán y los oficiales;
  - ii) el personal de maestranza y demás personal de cubierta, y
  - iii) el personal de maestranza y demás personal subalterno de máquinas.
2. Sin embargo:
- a) uno de los dos comedores destinados al personal de maestranza y demás personal subalterno podrá asignarse al personal de maestranza y el otro al resto del personal subalterno, y
  - b) podrá proveerse un solo comedor para el personal de maestranza y demás personal subalterno de cubierta y de máquinas en caso de que las organizaciones de armadores y de gente de mar pertinentes, cuando existan, hayan manifestado su preferencia por esa solución. (C92A11/3)
3. Se deberían tomar las medidas pertinentes para que el personal de fonda pueda disponer de un comedor propio o para que tenga derecho a utilizar los comedores destinados a otras categorías de personal. En el caso de los buques de 5.000 toneladas o más que cuenten con más de cinco personas en el servicio de fonda se debería examinar la posibilidad de instalar un comedor independiente. (C92A11/4)
4. La superficie de los comedores para la gente de mar no debería ser inferior a 1 metro cuadrado (10,76 pies cuadrados) por persona para el número de plazas previsto. (C133A6/1)
5. Los comedores deberían estar equipados con mesas y asientos autorizados, fijos o móviles, suficientes para acomodar al mayor número posible de gente de mar susceptible de utilizarlos al mismo tiempo. (C133A6/2)
6. Cuando la gente de mar esté a bordo, debería disponerse en todo momento de:
- a) un refrigerador de fácil acceso y con capacidad suficiente para el número de personas que utilicen el comedor o comedores;
  - b) máquinas de bebidas calientes, y
  - c) máquinas de agua fresca. (C133A6/3)
7. La autoridad competente podría permitir que se hagan excepciones a la aplicación de las disposiciones relativas a los comedores de los párrafos 4 y 5 *supra* cuando sea necesario para satisfacer las condiciones especiales de los buques de pasajeros. (C133A6/4)
8. Cuando no sea posible acceder a las antecocinas desde los comedores, deberían proporcionarse armarios adecuados para guardar los utensilios de mesa y un lugar para lavarlos. (C92A11/9)
9. La superficie de las mesas y de los asientos debería ser de un material resistente a la humedad, sin grietas y fácil de limpiar. (C92A11/10)

---

### B3.1.7 – Salas de recreo

1. El mobiliario de las salas de recreo debería consistir en, por lo menos, un estante para libros y lugares para leer y escribir y, cuando sea posible, para juegos. (C133A7/2)

2. En los buques de 8.000 toneladas o más, debería disponerse de una sala para fumar o de una biblioteca en la que puedan verse películas o la televisión, así como una sala de pasatiempos y juegos; también debería examinarse la posibilidad de instalar una piscina. (C133A7/3)

3. En cuanto a la planificación de los locales de recreo, la autoridad competente debería examinar la posibilidad de instalar una cantina. (C133A7/4)

### B3.1.8 – Instalaciones sanitarias

1. Como mínimo, todos los buques deberían disponer, en algún lugar adecuado, de un retrete y una bañera y/o una ducha por cada grupo de seis personas, como máximo, que no disponga de las instalaciones previstas en los párrafos 2 a 4 *infra*. (C133A8/1 modificado)

2. En los buques [de 5.000 toneladas o más, pero menos de 15.000 toneladas], un mínimo de cinco dormitorios individuales para oficiales debería contar con un cuarto de baño privado contiguo provisto de retrete, bañera y/o ducha y lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. El lavabo podría estar situado en el dormitorio. Además, en los buques [de 10.000 toneladas o más, pero de menos de 15.000 toneladas], todos los demás oficiales deberían disponer de cuartos de baño privados que comuniquen con sus dormitorios, equipados de forma parecida. (C133A8/2)

3. En los buques [de 15.000 toneladas o más], los dormitorios individuales para oficiales deberían contar con cuartos de baño privados independientes provistos de retrete, bañera y/o ducha y un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. El lavabo podrá estar situado en el dormitorio. (C133A8/3)

4. En los buques [de 25.000 toneladas o más, que no sean buques de pasajeros], debería haber, por cada dos marinos, un cuarto de baño que debería estar situado en un compartimiento que comunique con ambos dormitorios o enfrente de la entrada de dichos dormitorios; dicho cuarto de baño debería estar provisto de retrete, bañera y/o ducha con agua dulce corriente, caliente y fría, y tener también un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría. (C133A8/4)

5. En buques [de 5.000 toneladas o más], que no sean buques de pasajeros, cada dormitorio debería tener instalado un lavabo con agua dulce corriente, caliente y fría, excepto cuando dicho lavabo esté situado en un cuarto de baño como los previstos en los párrafos 2, 3 ó 4 *supra*. (C133A8/5)

6. La autoridad competente podrá examinar la posibilidad de adoptar medidas especiales o de reducir el número de instalaciones sanitarias requeridas en el caso de los buques en que [haya más de 100] marinos y en el caso de los buques de pasajeros utilizados normalmente en viajes cuya duración no exceda de cuatro horas. (C92A13/5)

7. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal debería haber agua dulce fría y caliente, o medios para calentarla. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas,

---

cuando las haya, podría fijar la cantidad máxima de agua dulce [para el aseo] que el armador debería proporcionar por persona y día. (C92A13/6)

8. Los lavabos y las bañeras deberían tener un tamaño adecuado y ser de un material autorizado, de superficie lisa, que no se agriete, descascarille ni corra. (C92A13/7)

9. Para su ventilación, todos los retretes deberían tener una abertura directa al exterior, independiente de cualquier otra parte del alojamiento. (C92A13/8)

10. Todos los retretes deberían seguir un modelo autorizado y estar provistos de una corriente de agua abundante, que funcione en cualquier momento y se controle de forma independiente. (C92A13/9)

11. Las tuberías de aguas servidas y de evacuación deberían tener dimensiones adecuadas y deberían estar construidas de suerte que reduzcan al mínimo el peligro de obstrucción y faciliten la limpieza. (C92A13/10)

12. Las instalaciones sanitarias destinadas a ser utilizadas por más de una persona deberían cumplir los requisitos siguientes:

- a) los suelos deberían ser de un material duradero autorizado, de fácil limpieza e impermeable a la humedad, y estar provistos de un sistema adecuado de desagüe;
- b) los mamparos deberían ser de acero o de cualquier otro material cuyo empleo haya sido autorizado y ser estancos hasta una altura de por lo menos 23 cm (9 pulgadas) a partir del suelo;
- c) los locales deberían estar debidamente iluminados y dotados de calefacción y ventilación;
- d) los retretes deberían estar ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los dormitorios y desde las instalaciones de aseo personal, pero separados de ellos, y no tener comunicación directa con los dormitorios ni con ningún pasadizo entre los dormitorios y los retretes que no tenga otro acceso. Sin embargo, esta última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos dormitorios cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro, y
- e) cuando haya varios retretes instalados en un mismo lugar, deberían estar separados por medio de tabiques que garanticen un aislamiento suficiente. (C92A13/11)

13. Las instalaciones de lavandería deberían disponer, entre otras cosas, de:

- a) máquinas de lavar;
- b) secadoras o locales para el secado de la ropa con calefacción y ventilación adecuadas, y
- c) planchas y tablas de planchar o aparatos equivalentes. (C133A8/7)

#### B3.1.9 – Otras disposiciones sobre el alojamiento

1. Cuando se proporcionen instalaciones independientes al personal de máquinas para cambiarse de ropa, éstas deberían estar:

- 
- a) situadas fuera de la sala de máquinas pero en un lugar de fácil acceso, y
  - b) dotadas de armarios individuales, bañeras y/o duchas y lavabos, con agua dulce corriente caliente y fría. (C133A9/2)

#### B3.1.10 – Lucha contra los ruidos

1. Las autoridades competentes de cada país marítimo, junto con los organismos internacionales competentes y los representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar, deberían examinar los estudios realizados sobre los problemas del ruido a bordo a fin de obtener y reunir datos que sirvan de base para establecer con prontitud criterios y normas bien fundamentados, que permitan elaborar disposiciones nacionales para proteger a la gente de mar, en la medida de lo necesario, de los efectos nocivos del ruido.

2. Tal investigación debería abarcar el efecto que la exposición al ruido excesivo ejerce sobre la audición, la salud y el bienestar de la gente de mar, así como las medidas que deberían preverse para reducir el ruido a bordo y/o proteger el oído de la gente de mar. (R141P1)

3. La autoridad competente de cada país debería, a la luz de tal investigación, establecer disposiciones para reducir el ruido y proteger a la gente de mar contra el ruido excesivo y nocivo a bordo de los buques lo antes posible. (R141P2)

4. Cuando proceda, en función de los resultados de la investigación, podrían tomarse en consideración, entre otras, las medidas siguientes:

- a) instruir a la gente de mar sobre los peligros para la audición y la salud de una exposición prolongada a ruidos muy intensos y sobre la forma de usar adecuadamente los equipos y aparatos de protección acústica;
- b) proporcionar orejeras y/o tapones autorizados por la autoridad competente a la gente de mar de la sala de máquinas, cuando sea necesario;
- c) reducir el ruido en los dormitorios, comedores, salas de recreo y otros locales de la tripulación mediante:
  - i) la instalación de tales locales lo más lejos posible de la sala de máquinas, la sala de aparatos de gobierno, los chigres de cubierta, los equipos de ventilación, calefacción y aire acondicionado y cualquier otra maquinaria o aparato ruidosos, y
  - ii) la utilización de materiales de insonorización y aislantes acústicos adecuados en la construcción y el acabado de mamparos, techos y cubiertas, en los espacios ruidosos, y de puertas de cerradura automática aislantes del ruido, en la sala de máquinas;
- d) reducir y controlar el nivel de ruido en la sala de máquinas y otros locales de maquinaria mediante:
  - i) la instalación, cuando sea factible, de salas insonorizadas de control centralizado de máquinas para el personal que trabaja en ellas;
  - ii) el aislamiento, dentro de lo posible, de lugares de trabajo como el taller de máquinas del ruido general procedente de la sala de máquinas, y

- 
- iii) medidas para reducir el ruido en el funcionamiento de la maquinaria.  
(R141P3)

B3.1.11 – Suministro de ropa de cama,  
vajilla y artículos diversos

1. Cada Miembro debería aplicar los principios siguientes:

- a) el armador debería proporcionar a la gente de mar sábanas, mantas, colchas y vajilla limpias, para que las utilice a bordo mientras esté al servicio del buque, y la gente de mar debería devolverlas cuando así lo disponga el capitán y cuando finalice su servicio a bordo. En caso de no se devuelva algún artículo en buen estado, excepción hecha del deterioro ocasionado por un uso normal, el miembro de la tripulación responsable debería rembolsar su precio de costo; (R78P1)
- b) las sábanas, mantas y colchas deberían ser de buena calidad, y los platos, vasos y demás artículos de vajilla deberían ser de un material autorizado y fáciles de limpiar; (R78P2)
- c) el armador debería proporcionar a la gente de mar toallas, jabón y papel higiénico, y (R78P3)
- d) los armadores deberían adoptar las medidas necesarias para que la gente de mar a su cargo disponga de ropa de cama, vajilla y artículos diversos adecuados.

B3.1.12 – Recursos y servicios de bienestar en el mar

1. Deberían facilitarse servicios e instalaciones de bienestar a la gente de mar que trabaja a bordo de los buques. Cuando sea factible, esos servicios deberían incluir:

- a) la recepción y emisión de programas de televisión y de radio;
- b) la proyección de películas o vídeos, cuya oferta debería adecuarse a la duración del viaje y, en caso necesario, renovarse a intervalos razonables;
- c) equipos de deporte, incluidos aparatos de ejercicios físicos, juegos de mesa y juegos de cubierta;
- d) siempre que sea posible, instalaciones para practicar la natación;
- e) una biblioteca con obras de contenido profesional y de otra índole, en cantidad suficiente para la duración del viaje y renovadas a intervalos razonables, y
- f) medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo.

2. Siempre que sea posible y apropiado, debería examinarse la posibilidad de instalar bares para la gente de mar a bordo de los buques, a menos que ello sea contrario a las costumbres nacionales, religiosas o sociales. (R173P23)

3. Debería autorizarse el acceso a las comunicaciones telefónicas entre el buque y tierra, cuando las haya a precio razonable y, cuando sea posible, también debería preverse un sistema de comunicación especializado que incluya correo electrónico y acceso a Internet.

---

4. Deberían hacerse todos los esfuerzos necesarios para que el correo de la gente de mar llegue del modo más rápido y seguro posible. También debería procurarse que la gente de mar no tenga que pagar un franqueo suplementario cuando se tenga que reexpedir su correo por causas ajenas a su voluntad. (R173P25)

5. A reserva de lo que dispongan la legislación nacional o internacional en la materia, deberían tomarse medidas para que, siempre que sea posible y razonable, se conceda rápidamente a los marinos autorización para recibir a bordo la visita de sus cónyuges, parientes y amigos, mientras el buque se halle en puerto.

6. Debería tomarse en consideración la posibilidad de autorizar a los marinos a que sus cónyuges los acompañen de cuando en cuando en un viaje, siempre que ello sea posible y razonable. Los cónyuges deberían estar adecuadamente asegurados contra accidentes y enfermedades; los armadores deberían brindar toda la asistencia necesaria a la gente de mar para suscribir tal seguro. (R173P26)

### *Directriz B3.2 – Alimentación y servicio de fonda*

#### B3.2.1 – Inspecciones

1. El capitán del buque o un oficial especialmente designado a tal efecto, acompañado por un miembro del personal de fonda, deberían inspeccionar, en intervalos inferiores a una semana:

- a) las provisiones de agua y víveres, y
- b) todos los lugares y el equipo utilizados para almacenar y manipular los víveres y el agua, así como las cocinas y cualquier otro instrumento utilizado para preparar y servir comidas;

y deberían velar por que se cumplan los reglamentos pertinentes en la medida en que puedan controlarlo. Se debería registrar el resultado de cada inspección y ponerlo a disposición de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento y del puerto para su examen. (C68A7/1,2 modificado)

#### B3.2.2 – Investigación y publicación

1. La autoridad competente debería reunir información reciente sobre la alimentación y los métodos para comprar, almacenar, conservar, cocinar y servir los alimentos, teniendo especialmente en cuenta los requisitos del servicio de fonda a bordo. (C68A12/1)

2. Esta información debería facilitarse gratuitamente o a un precio razonable a los fabricantes y comerciantes especializados en el suministro de víveres y material para el servicio de fonda, a los capitanes, mayordomos y cocineros de buque, y a las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, cuando existan. A estos efectos, se deberían utilizar medios apropiados de divulgación, como manuales, folletos, carteles, gráficos o anuncios en revistas profesionales. (C68A12/2)

3. La autoridad competente debería formular recomendaciones para evitar el desperdicio de víveres, facilitar el mantenimiento de un nivel adecuado de limpieza y dar las mayores facilidades posibles para el trabajo. (C68A12/3)

---

## **Título 4. Protección de la salud, bienestar, atención médica y protección de la seguridad social**

### *Directriz B4.1 – Atención médica a bordo de buques y en tierra*

#### B4.1.1 – Atención médica en tierra

1. Para la atención de la gente de mar debería contarse con servicios médicos en tierra adecuados y dotados de médicos, dentistas y otro personal sanitario debidamente calificado. (nuevo)

2. Deberían adoptarse medidas para asegurar que, durante su estancia en los puertos, la gente de mar tenga acceso a:

- a) tratamiento ambulatorio en caso de enfermedad o accidente;
- b) hospitalización, cuando sea necesaria, y
- c) servicios de odontología, sobre todo en casos de urgencia. (R173P17)

3. El tratamiento de la gente de mar enferma debería facilitarse mediante la adopción de medidas adecuadas que comprendan su rápida admisión en los hospitales y dispensarios de los puertos, sin dificultades ni distinciones por motivo de nacionalidad o de credo, y también, cada vez que sea posible, de disposiciones que aseguren, cuando sea necesario, la continuidad de los tratamientos con miras a complementar los servicios sanitarios a disposición de la gente de mar. (R48P8)

#### B4.1.2 – Modelo de informe médico

1. El modelo normalizado de informe médico para la gente de mar previsto en la Parte A del presente Código debería ser adoptado por la autoridad competente siguiendo las pautas propuestas en el anexo B-II del Código, para su uso por los médicos de a bordo, los capitanes de buques o las personas encargadas de la atención médica a bordo y por los hospitales o médicos en tierra (C164A12/1). La información contenida en los informes médicos debería mantenerse confidencial y utilizarse únicamente para el tratamiento de la gente de mar. (C164A12/3)

#### B4.1.3 – Requisitos en materia de instalaciones sanitarias y atención médica a bordo de buques

1. Las instalaciones sanitarias deberían concebirse de manera que faciliten las consultas y la prestación de primeros auxilios. (C164A11/5)

2. La entrada, las literas, el alumbrado, la ventilación, la calefacción y el suministro de agua de las instalaciones sanitarias deberían disponerse de manera que aseguren la comodidad de sus ocupantes y faciliten los tratamientos. (C164A11/6)

3. La autoridad competente debería fijar el número de literas en las instalaciones sanitarias. (C164A11/7)

4. Los ocupantes de las instalaciones sanitarias deberían disponer, para su uso exclusivo, de retretes situados en las propias instalaciones o en un lugar muy cercano. (C164A11/8)

---

5. Las personas encargadas de la atención médica a bordo que no sean médicos deberán haber seguido un curso que incluya:

- a) para los buques de menos de [1.600] toneladas de arqueo [bruto] que normalmente puedan tener acceso en un plazo de ocho horas a una atención médica calificada y servicios médicos, una formación básica que capacite a dichas personas para adoptar medidas inmediatas y eficaces en caso de accidentes o enfermedades que puedan ocurrir a bordo y para aplicar instrucciones médicas recibidas por radio o por satélite, y
- b) para todos los demás buques, una formación médica de nivel más elevado que abarque una capacitación práctica en los servicios de urgencias o de accidentes de un hospital, cuando ello sea posible, y una formación en técnicas de supervivencia, como la terapia intravenosa, a fin de que estas personas puedan participar eficazmente en programas coordinados de asistencia médica a buques que se encuentran navegando y proporcionar a los enfermos y lesionados un nivel satisfactorio de atención médica durante el período en que probablemente tengan que permanecer a bordo. (C164A9/2)

6. Estos cursos deberían basarse en el contenido de las ediciones más recientes de la Guía médica internacional de a bordo, de la Guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas, del Documento que ha de servir de guía – Guía internacional para la formación de la gente de mar publicado por la Organización Marítima Internacional y de la sección médica del Código internacional de señales, así como de guías nacionales análogas. (C164A9/3)

7. Las personas a que se hace referencia en el párrafo 5 *supra* y otra gente de mar que pueda designar la autoridad competente deberían seguir, a intervalos de cinco años aproximadamente, cursos de perfeccionamiento que les permitan conservar e incrementar sus conocimientos y competencias, así como mantenerse al corriente de los nuevos progresos. (C164A9/4)

#### B4.1.4 – Asistencia médica a otros buques y cooperación internacional

1. Todo Miembro debería prestar la debida atención a su participación en actividades de cooperación internacional en materia de asistencia, programas e investigación sobre protección de la salud y atención médica. Tal cooperación podría comprender los siguientes ámbitos:

- a) desarrollar y coordinar los esfuerzos de búsqueda y salvamento y organizar una pronta asistencia médica y evacuación en el mar de personas gravemente enfermas o lesionadas a bordo de buques, utilizando medios tales como sistemas de señalización periódica de la posición de los buques, centros de coordinación de las operaciones de salvamento y servicios de helicópteros para casos de urgencia, de conformidad con las disposiciones del Convenio internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos y con el Manual Internacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo (IAMSAR), elaborados por la Organización Marítima Internacional y la Organización de Aviación Civil Internacional;
- b) aprovechar al máximo los buques pesqueros con médico a bordo y los buques estacionados en el mar que puedan ofrecer servicios hospitalarios y medios de salvamento;

- 
- c) compilar y mantener al día una lista internacional de médicos y de centros de asistencia médica disponibles en todo el mundo para prestar atención médica de urgencia a la gente de mar;
  - d) desembarcar a la gente de mar en un puerto, con vistas a un tratamiento de urgencia;
  - e) repatriar tan pronto como sea posible a la gente de mar hospitalizada en el extranjero, de acuerdo con la opinión de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar;
  - f) tomar las disposiciones necesarias para aportar una asistencia personal a la gente de mar durante su repatriación, de acuerdo con la opinión de los médicos responsables del caso y tomando debidamente en cuenta los deseos y necesidades de la gente de mar;
  - g) promover la creación de centros sanitarios para la gente de mar que:
    - i) efectúen investigaciones sobre el estado de salud, el tratamiento médico y la atención sanitaria preventiva de la gente de mar, y
    - ii) impartan formación sobre medicina marítima al personal médico y sanitario;
  - h) compilar y evaluar estadísticas relativas a accidentes, enfermedades y fallecimientos de origen profesional de la gente de mar e incorporarlas a los sistemas nacionales existentes de estadísticas de accidentes, enfermedades y fallecimiento de origen profesional de otras categorías de trabajadores, armonizándolas al mismo tiempo con dichos sistemas;
  - i) organizar intercambios internacionales de información técnica, de material de formación y de personal docente, así como cursos, seminarios y grupos de trabajo internacionales en materia de formación;
  - j) garantizar a toda la gente de mar servicios de salud y servicios médicos, de carácter curativo y preventivo, que les sean especialmente destinados en los puertos, o poner a su disposición servicios generales de salud, médicos y de rehabilitación, y
  - k) adoptar disposiciones oportunas para repatriar lo antes posible los cuerpos o las cenizas de la gente de mar fallecida, de conformidad con los deseos que manifiesten sus parientes más próximos. (C164A13/2)

2. La cooperación internacional en la esfera de la protección de la salud y la asistencia médica de la gente de mar deberá basarse en acuerdos bilaterales o multilaterales o en consultas entre Estados Miembros. (C164A13/3)

#### B4.1.5 – Personas a cargo de la gente de mar

1. Los Miembros deberían esforzarse por prestar a las personas a cargo de la gente de mar una asistencia médica apropiada y suficiente, en espera de que se cree un servicio de atención médica que incluya en su ámbito de acción a los trabajadores en general y a las personas a su cargo; además, deberían informar a la Organización Internacional del Trabajo sobre las medidas adoptadas a estos efectos.

---

*Directriz B4.2 – Responsabilidad del armador en caso de enfermedad o lesión de la gente de mar, o de otras desventuras*

1. Del pago de la totalidad del salario previsto en el párrafo 4 de la norma A4.2 podrán excluirse las bonificaciones. (C165A14 y 15)

2. Siempre y cuando los poderes públicos asuman dicha responsabilidad, la legislación nacional podrá eximir al armador de la obligación de sufragar los gastos en concepto de atención médica, alimentación y alojamiento, así como los gastos de sepelio. (C55A4 y 10)

3. La legislación nacional podrá establecer también que la responsabilidad del armador con respecto a la gente de mar enferma o lesionada cesará a partir del momento en que dicha gente de mar pueda reclamar la prestación de asistencia médica en virtud de un régimen de seguro obligatorio de enfermedad, de seguro obligatorio de accidente o de indemnización por accidentes del trabajo. (C44A43, A5/3)

4. La legislación nacional podrá establecer que una institución de seguro reembolse los gastos de sepelio sufragados por el armador, en aquellos casos en que la legislación relativa al seguro social o de indemnización de los trabajadores prevea una prestación para gastos funerarios. (C55A7/2)

5. La indemnización en caso de naufragio o pérdida de un buque, prevista en el párrafo 6 de la norma A4.2, debería pagarse por todos los días del período efectivo de desempleo de la gente de mar, con arreglo a la tasa del salario pagadero en virtud del acuerdo de empleo; sin embargo, el importe total de la indemnización pagadera a cada persona podrá limitarse a dos meses de salario. (C8A2/2) Los Miembros deberían velar por que la gente de mar pueda recurrir para el cobro de dichas indemnizaciones a los mismos procedimientos jurídicos de que dispone para el cobro de los atrasos de salarios devengados durante su servicio. (C8A3)

*Directriz B4.3 – Salud y seguridad y prevención de accidentes*

*B4.3.1 – Disposiciones sobre accidentes de trabajo*

1. Las disposiciones establecidas en la norma A4.3 deberían comprender, en particular, los siguientes aspectos:

- a) disposiciones generales y disposiciones básicas;
- b) características estructurales del buque;
- c) máquinas;
- d) medidas especiales de seguridad sobre el puente y bajo el puente;
- e) equipos de carga y descarga;
- f) prevención y extinción de incendios;
- g) anclas, cadenas y cables;
- h) cargas peligrosas y lastres;
- i) equipo de protección personal para la gente de mar, y (C134A4/3)
- j) trabajo en espacios confinados. (nuevo)

---

### B4.3.2 – Obligaciones de los armadores

1. En general, toda obligación que incumba al armador de suministrar equipo de protección u otros dispositivos de prevención de accidentes debería ir acompañada de normas para la utilización de dicho equipo o de dichos dispositivos de protección por la gente de mar, así como de la obligación de ésta de acatar las medidas preventivas que le conciernen. (C134A5/2)

2. Deberían tenerse en cuenta los artículos 7 y 11 del Convenio sobre la protección de la maquinaria, 1963 — y las disposiciones correspondientes de la Recomendación sobre la protección de la maquinaria, 1963 —, en virtud de los cuales, por una parte, incumbe al empleador la obligación de velar por que las máquinas utilizadas estén adecuadamente protegidas y por que se prohíba la utilización de máquinas desprovistas de dispositivos de protección adecuados, y, por otra parte, incumbe al trabajador la obligación de no utilizar una máquina sin que estén colocados en su lugar los dispositivos de protección de que vaya provista y de no inutilizar dichos dispositivos. (R142P5)

### B4.3.3 – Notificación de los accidentes de trabajo y compilación de estadísticas

1. Todos los accidentes de trabajo deberían notificarse a fin de que sean investigados y de que se compilen, analicen y publiquen estadísticas detalladas sobre los mismos. Los informes no deberían limitarse a los casos de fallecimiento o a los accidentes que afecten al buque. (C134A2/2)

2. En las estadísticas deberían registrarse el número, la naturaleza, las causas y los efectos de los accidentes de trabajo, indicándose claramente en qué parte del buque se han producido, el tipo de cada accidente, y si han ocurrido en el mar o en puerto. (C134A2/3)

3. Los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta todo sistema o modelo internacional de registro de los accidentes de la gente de mar que haya podido establecer la Organización Internacional del Trabajo. (R142P2)

### B4.3.4 – Investigación de los accidentes de trabajo

1. La autoridad competente debería emprender una investigación de las causas y circunstancias de todos los accidentes de trabajo mortales o que hubieren producido lesiones graves a la gente de mar, así como de otros accidentes que determine la legislación nacional. (C134A2/4)

2. Entre los temas objeto de investigación podrían figurar los siguientes:

- a) medio en que se realiza el trabajo (por ejemplo, superficie de trabajo, disposición de las máquinas, medios de acceso y alumbrado) y métodos de trabajo;
- b) incidencia de los accidentes por grupo de edad;
- c) problemas especiales de carácter fisiológico o psicológico creados por el ambiente a bordo;
- d) problemas resultantes de la tensión física a bordo de los buques, en particular como consecuencia del aumento del volumen de trabajo;

- 
- e) problemas y efectos de la evolución técnica y su influencia en la composición de la tripulación, y
  - f) problemas derivados de fallos humanos, como los casos de negligencia. (R142P3)

#### B4.3.5 – Programas de prevención de accidentes de trabajo

1. A fin de disponer de una base sólida para la prevención de accidentes de trabajo imputables a riesgos propios del empleo marítimo, deberían emprenderse estudios sobre las tendencias generales y los riesgos que pongan de manifiesto las estadísticas. (C134A3)

2. La puesta en práctica de los programas de prevención de accidentes de trabajo debería organizarse de modo tal que puedan participar en ellos las autoridades competentes, los armadores, la gente de mar o sus representantes y otros organismos interesados. (C134A8/2)

3. En particular, se deberían crear comisiones mixtas nacionales o locales encargadas de la prevención de accidentes, o grupos especiales de trabajo, en que estén representadas las organizaciones de armadores y de la gente de mar. (C134A8/3)

4. Cuando tales actividades tengan lugar a nivel de la empresa de un armador, debería considerarse la posibilidad de que la gente de mar esté representada en todo comité de seguridad que haya a bordo de los buques de dicho armador.

5. Entre las funciones de las comisiones y otros organismos mencionados en el párrafo 2 *supra* podrían incluirse las siguientes:

- a) preparación de disposiciones, normas y manuales sobre prevención de accidentes;
- b) organización de cursos y programas de formación en materia de prevención de accidentes;
- c) organización de la divulgación de la prevención de accidentes, sobre todo mediante películas, carteles, avisos y folletos, y
- d) distribución de publicaciones e información sobre la prevención de accidentes, de manera que lleguen a la gente de mar a bordo de los buques.

6. Quienes tengan a su cargo la preparación de textos sobre medidas de prevención de accidentes o la elaboración de recomendaciones prácticas deberían tomar en consideración las disposiciones o recomendaciones pertinentes adoptadas por las autoridades u organizaciones nacionales interesadas o por las organizaciones marítimas internacionales competentes. (R142P6)

7. Al formular los programas de prevención de accidentes, los Miembros deberían tener debidamente en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas sobre seguridad y salud en el trabajo marítimo que haya publicado la Organización Internacional del Trabajo. (R142P4)

#### B4.3.6 – Formación para la prevención de accidentes de trabajo

1. Los programas de formación a que se refiere el párrafo 1 de la norma A4.3 deberían revisarse periódicamente y ponerse al día según la evolución del tipo,

---

tonelaje y equipamiento de los buques, así como en función de los cambios en la organización de la tripulación, en las nacionalidades e idiomas y en la organización del trabajo a bordo. (R142P7)

2. La publicidad sobre la prevención de accidentes debería organizarse de forma permanente, y podría revestir las formas siguientes:

- a) películas educativas, vistas fijas y cortometrajes para su utilización en los centros de formación profesional de la gente de mar y, cuando fuera posible, proyección de películas a bordo de los buques;
- b) colocación a bordo de los buques de carteles sobre seguridad;
- c) inclusión de artículos sobre los riesgos del trabajo marítimo y las medidas de prevención de accidentes en las revistas destinadas a la gente de mar, y
- d) campañas especiales en diversos medios de divulgación, para instruir a la gente de mar sobre la prevención de accidentes y las prácticas seguras de trabajo.

3. En la publicidad se deberían tener en cuenta las diferencias de nacionalidad, idioma y costumbres entre la gente de mar a bordo de los buques. (R142P8)

#### B4.3.7 – Educación de los jóvenes marinos en materia de seguridad y salud

1. Los reglamentos sobre seguridad y salud deberían referirse a todas las disposiciones generales relativas a los reconocimientos médicos antes y durante el empleo, así como a la prevención de accidentes y la protección de la salud en el trabajo, que sean aplicables a las actividades laborales de la gente de mar; en tales reglamentos se deberían especificar medidas para minimizar los peligros a que estén expuestos los jóvenes marinos en su trabajo. (R153P8)

2. Excepto en los casos en que una autoridad competente haya reconocido que un joven marino está plenamente calificado para llevar a cabo determinadas tareas, en los reglamentos deberían establecerse restricciones a la ocupación de jóvenes marinos que no cuenten con una supervisión y una instrucción apropiadas en ciertos tipos de trabajo que comporten riesgos especiales de accidente o que entrañen consecuencias perjudiciales para su salud o desarrollo físico, o que exijan un determinado grado de madurez, experiencia o calificaciones. Al determinar los tipos de trabajo que deben ser objeto de restricciones en los reglamentos, las autoridades competentes podrían tener en cuenta, en particular, los trabajos que impliquen:

- a) elevación, desplazamiento o transporte de cargas u objetos pesados;
- b) entrada en calderas, tanques y coferdanes;
- c) exposición a niveles nocivos de ruido y de vibraciones;
- d) manipulación de dispositivos de elevación y de otras máquinas o herramientas motrices, o realización de señales a los operadores de dicho equipo;
- e) manipulación de las estachas de amarre o de cabos de remolque o de equipo de fondeo;
- f) aparejamiento;

- 
- g) trabajo en la arboladura o en el puente con mar gruesa;
  - h) guardias de noche;
  - i) mantenimiento del equipo eléctrico;
  - j) exposición a materiales potencialmente nocivos o a agentes físicos nocivos, tales como sustancias peligrosas o tóxicas y radiaciones ionizantes;
  - k) la limpieza de los aparatos de cocina, y
  - l) la manipulación o la responsabilidad de las lanchas. (R153P9)

3. Deberían adoptarse medidas prácticas, ya sea por intermedio de las autoridades competentes o de otras entidades apropiadas, para proporcionar a los jóvenes marinos información sobre la prevención de accidentes y la protección de su salud en el trabajo a bordo de buques, recurriendo, por ejemplo, a una instrucción adecuada impartida en el marco de cursos, a la difusión entre los jóvenes de publicidad oficial sobre la prevención de accidentes, y a la instrucción profesional y la supervisión de los jóvenes marinos en el ejercicio de sus funciones a bordo. (R153P10 modificado)

4. En el marco de la educación y la formación profesional de los jóvenes marinos, tanto en tierra como a bordo, se les debería proporcionar orientaciones sobre los efectos nocivos para su salud y bienestar ocasionados por el uso de drogas y otras sustancias potencialmente nocivas, así como por otras actividades perjudiciales. (R153P11)

#### B4.3.8 – Cooperación internacional

1. Los Miembros, con la asistencia, cuando proceda, de organizaciones intergubernamentales y otras organizaciones de carácter internacional, se esforzarán por cooperar entre sí a fin de lograr la mayor uniformidad posible de las acciones de prevención de los accidentes de trabajo.

2. Al formular programas de prevención de los accidentes de trabajo con arreglo a la norma A4.3, los Miembros deberían tomar debidamente en cuenta los repertorios de recomendaciones prácticas pertinentes publicados por la Oficina Internacional del Trabajo y las normas apropiadas que hayan establecido las organizaciones internacionales de normalización.

3. Los Miembros deberían tener en cuenta también la necesidad de mantener una cooperación internacional para la promoción continua de medidas de prevención de los accidentes de trabajo; esta cooperación podría revestir las formas siguientes:

- a) acuerdos bilaterales o multilaterales para lograr la uniformidad de las normas y los dispositivos de seguridad para la prevención de accidentes;
- b) intercambio de información sobre determinados riesgos a que está expuesta la gente de mar y sobre los medios de prevención de accidentes;
- c) asistencia en la experimentación del equipo y en las actividades de inspección, de conformidad con la reglamentación nacional del país de matrícula del buque;

- 
- d) colaboración en la elaboración y difusión de disposiciones, reglas o manuales de prevención de accidentes;
  - e) colaboración en la producción y utilización de materiales didácticos, y
  - f) servicios comunes o asistencia mutua para impartir a la gente de mar formación en materia de prevención de accidentes y prácticas de trabajo seguras. (R142P9)

*Directriz B4.4 – Acceso a servicios de bienestar en tierra*

B4.4.1 – Responsabilidades de los Miembros

1. Los Miembros deberían adoptar medidas para asegurar que se faciliten servicios y recursos de bienestar adecuados a la gente de mar, tanto en puerto como a bordo de los buques, y que se les dispense una protección adecuada en el ejercicio de su profesión.

2. En la aplicación de estas medidas, los Miembros deberían tener en cuenta las necesidades especiales de la gente de mar por lo que se refiere a su seguridad, salud y esparcimiento, particularmente cuando se encuentre en el extranjero o en zonas de guerra. (R173P3)

3. Entre las medidas de control de los servicios y recursos de bienestar debería figurar la participación de las organizaciones representativas de los armadores y de la gente de mar, en caso de que existan. (R173P4)

4. Los Miembros deberían adoptar medidas encaminadas a lograr que entre los buques, los organismos centrales de abastecimiento y las instituciones de bienestar se facilite la libre circulación de artículos tales como películas, libros, periódicos y equipo deportivo destinados a la gente de mar, ya sea a bordo de los buques o en los centros de bienestar en tierra. (R138P14)

5. Los Miembros deberían cooperar entre sí a fin de promover el bienestar de la gente de mar durante la navegación y en los puertos. Esta cooperación debería comprender:

- a) la celebración de consultas entre las autoridades competentes con miras a facilitar o mejorar los servicios y recursos de bienestar para la gente de mar, tanto en los puertos como a bordo de los buques;
- b) la celebración de acuerdos para aunar recursos en un fondo común y facilitar conjuntamente servicios de bienestar en los grandes puertos, a fin de evitar la duplicación inútil de esfuerzos;
- c) la organización de competiciones deportivas internacionales y el fomento de la participación de la gente de mar en actividades deportivas, y
- d) la organización de seminarios internacionales sobre el tema del bienestar de la gente de mar durante la navegación y en los puertos. (R173P6)

B4.4.2 – Servicios y recursos de bienestar en los puertos

1. Los Miembros deberían facilitar o asegurar que se faciliten los servicios y recursos de bienestar necesarios en los puertos apropiados del país de que se trate.

---

2. Los servicios y recursos de bienestar deberían estar a cargo, de conformidad con las condiciones y la práctica nacionales, de una o varias de las instituciones siguientes:

- a) las autoridades públicas;
- b) las organizaciones de armadores y de gente de mar interesadas, en caso de que existan, con arreglo a convenios colectivos o a otros acuerdos concertados, y
- c) organizaciones benéficas. (R173P8/1)

3. Deberían crearse o ampliarse los servicios de bienestar y de esparcimiento necesarios en los puertos. Entre estos servicios deberían figurar:

- a) salas de reunión y de recreo, según las necesidades;
- b) instalaciones deportivas y otras instalaciones al aire libre, en particular para competiciones;
- c) recursos educativos, y
- d) cuando proceda, instalaciones para la práctica religiosa y servicios de asesoramiento personal.

4. Estos servicios pueden prestarse poniendo a disposición de la gente de mar, en función de sus necesidades, instalaciones previstas para una utilización más general. (R173P12)

5. Cuando un gran número de marinos de diferentes nacionalidades necesiten disponer en puerto de determinados servicios, tales como hoteles, clubes o instalaciones deportivas, las autoridades u organismos competentes de los países de origen de la gente de mar y de los Estados de abanderamiento, así como las asociaciones internacionales interesadas, deberían celebrar consultas y cooperar entre sí y con las autoridades y organismos competentes del país donde está situado el puerto, al objeto de aunar recursos y evitar la duplicación inútil de esfuerzos. (R173P13)

6. La gente de mar debería disponer de hoteles o albergues adecuados cada vez que los necesiten; estos establecimientos deberían prestar servicios equivalentes a los de los hoteles de buena clase, y estar en lo posible bien situados y no en la proximidad inmediata de los muelles. Dichos hoteles o albergues deberían estar sometidos a los controles adecuados, y sus precios deberían ser razonables; cuando fuese necesario y factible, deberían adoptarse disposiciones para alojar a las familias de los marinos. (R138P9 y R173P11)

7. Estos hoteles o albergues deberían ponerse a disposición de la gente de mar de todas las nacionalidades, independientemente de su color, raza o religión. Sin infringir en modo alguno este principio, tal vez sea necesario que en determinados puertos se ofrezcan distintos tipos de servicios, de nivel comparable pero adaptados a las costumbres y necesidades de diferentes grupos de gente de mar. (R138P10)

8. Deberían adoptarse medidas para asegurar que, conforme sea necesario, en la gestión de los servicios y recursos de bienestar para la gente de mar se emplee a tiempo completo a personal técnicamente competente, además de los eventuales colaboradores voluntarios. (R173P8/2)

---

#### B4.4.3 – Comisiones de bienestar

1. Deberían crearse comisiones de bienestar en los puertos y a nivel regional o nacional, según proceda, encargadas en particular de las siguientes funciones:

- a) verificar si los servicios de bienestar existentes siguen siendo adecuados y determinar si conviene crear otros o suprimir los que son subutilizados, y
- b) ayudar y asesorar a los encargados de la prestación de servicios de bienestar y asegurar la coordinación entre ellos.

2. Las comisiones de bienestar deberían contar entre sus miembros con representantes de las organizaciones de armadores y de gente de mar, de las autoridades competentes y, si procede, de organizaciones benéficas y entidades sociales.

3. Cuando corresponda, debería invitarse a los cónsules de Estados marítimos y a los representantes locales de organizaciones de bienestar extranjeras a participar en la labor de las comisiones de bienestar en los puertos y a nivel regional o nacional, de conformidad con la legislación nacional. (R173P9)

#### B4.4.4 – Financiación de los servicios de bienestar

1. De acuerdo con las condiciones y la práctica nacionales, el apoyo financiero a los servicios de bienestar debería proceder de una o varias de las fuentes siguientes:

- a) subvenciones públicas;
- b) tasas u otras contribuciones especiales provenientes de círculos marítimos;
- c) aportaciones voluntarias de los armadores, de la gente de mar o de sus organizaciones, y
- d) aportaciones voluntarias de otras fuentes.

2. Cuando se establezcan impuestos, tasas y contribuciones especiales para financiar servicios de bienestar, estos recursos sólo deberían utilizarse para los fines con que se recaudaron. (R173P10)

#### B4.4.5 – Difusión de información y medidas de facilitación

1. Debería difundirse información entre la gente de mar sobre los servicios a disposición de todo el público en los puertos de escala — en particular, los medios de transporte, los servicios sociales, educativos y de esparcimiento, y los lugares de culto —, así como sobre los servicios destinados específicamente a la gente de mar.

2. Debería disponerse de medios de transporte adecuados, a precios módicos y en circulación a horas razonables, a fin de que la gente de mar pueda desplazarse a las zonas urbanas desde puntos convenientemente situados en la zona portuaria. (R173P15)

3. Las autoridades competentes deberían adoptar todas las medidas adecuadas para informar a los armadores y a la gente de mar que llegue a un puerto sobre todas las leyes y costumbres especiales cuya infracción pudiera entrañar su privación de libertad. (R173P18)

---

4. Las autoridades competentes deberían equipar adecuadamente las zonas portuarias y las carreteras de acceso a los puertos con alumbrado y carteles indicadores, y disponer que se efectúen en ellas patrullas regulares a fin de garantizar la protección de la gente de mar. (R173P19)

#### B4.4.6 – Gente de mar en un puerto extranjero

1. A fin de asegurar la protección de la gente de mar en puertos donde no son nacionales, deberían tomarse medidas para facilitar:

- a) el acceso a sus cónsules respectivos, y
- b) una cooperación eficaz entre dichos cónsules y las autoridades locales o nacionales.

2. Cada vez que, por un motivo cualquiera, se detenga a un marino en el territorio de un Miembro, la autoridad competente debería, a petición de la persona interesada, informar inmediatamente del particular al Estado de abanderamiento y al Estado del cual el marino es nacional. La autoridad competente debería informar sin demora al marino de su derecho a presentar dicha petición. El Estado del cual el marino es nacional debería, a su vez, informar rápidamente a sus parientes más cercanos. El Miembro debería permitir que los funcionarios consulares de esos Estados puedan entrevistarse inmediatamente con el marino y sigan visitándole regularmente mientras permanezca encarcelado.

3. Debería prestarse la máxima asistencia práctica posible a la gente de mar abandonada en puertos extranjeros, en espera de su repatriación.

4. En caso de demora de la repatriación de la gente de mar, la autoridad competente debería velar por que se informe de ello inmediatamente al representante consular o local del Estado de abanderamiento. (R173P21)

5. Cada vez que sea necesario, los Miembros deberían adoptar medidas para garantizar la seguridad de la gente de mar contra agresiones y otros actos ilegales mientras los buques se hallan en sus aguas territoriales y, especialmente, mientras se aproximan a sus puertos. (R173P22)

6. Los responsables en los puertos y a bordo deberían esforzarse al máximo por que se autorice a la gente de mar a desembarcar tan pronto como sea posible tras la llegada del buque a puerto. (R173P27)

#### *Directriz B4.5 – Protección en materia de seguridad social*

##### B4.5.1 – Principios generales

1. Los Miembros deberían aplicar los principios siguientes e informar a la Oficina Internacional del Trabajo sobre las medidas que hayan adoptado para ponerlos en práctica:

- a) los Miembros deberían celebrar acuerdos a fin de asegurar que toda la gente de mar perteneciente a un país y empleada a bordo o al servicio de un buque de otro país ya sea permanezca amparada por los regímenes de seguro social obligatorio o de indemnización por accidentes de trabajo de su propio país, o esté amparada por los regímenes correspondientes del otro país; (R75P1)
- b) dichos acuerdos podrían prever, por ejemplo, que los Miembros actúen como agentes recíprocos para recibir las solicitudes de prestación, obtener los

---

elementos de prueba necesarios y entregar las prestaciones en forma de pago o de servicios a la gente de mar o a las personas a su cargo con derecho a prestaciones en virtud de las leyes de seguro social de un Miembro, pero que se encuentren en el territorio de otro Miembro, o que transfieran las cotizaciones, o que apliquen las disposiciones del Convenio sobre la conservación de los derechos de pensión de los migrantes, 1935, o que combinen estos métodos, y (R75P2)

- c) cuando la gente de mar residente en el territorio de un Miembro y empleada a bordo o al servicio de buques que enarbolan la bandera de otro Miembro, sufra accidentes de trabajo y no esté amparada ni por un régimen de indemnización de accidentes del trabajo, ni por un régimen que lo sustituya, el Miembro debería adoptar medidas para garantizarles una protección plena, ya sea celebrando acuerdos con el primer Miembro, o por cualquier otro medio. (R75P3)

2. Cuando los armadores de un Miembro celebren convenios colectivos en los que se prevea, para la gente de mar residente en su territorio, prestaciones suplementarias a las establecidas por su legislación y empleen gente de mar residente en el territorio de otro Miembro, deberían garantizar a esta última las mismas prestaciones suplementarias. (R75P4)

#### B4.5.2 – Prestaciones de desempleo

1. Los Miembros deberían establecer para la gente de mar un sistema eficaz de seguro contra el desempleo resultante de un naufragio o de cualquier otra causa, ya sea mediante un régimen de seguro estatal o bien mediante subvenciones públicas a las organizaciones profesionales cuyos estatutos prevean el pago de prestaciones a sus miembros desempleados. (R10)

### **Título 5. Cumplimiento y control de la aplicación**

#### *Directriz B5.1 – Responsabilidades del Estado de abanderamiento*

##### B5.1.1 – Principios generales

1. La autoridad competente debería adoptar medidas adecuadas para fomentar una cooperación efectiva entre las instituciones públicas y otras organizaciones que se ocupan de las condiciones de empleo de la gente de mar a bordo y de organización de su vida a bordo. (R185P1 modificado)

2. A fin de asegurar la cooperación entre los inspectores, los armadores, la gente de mar y sus organizaciones respectivas, y con la finalidad de mantener o mejorar las condiciones de empleo de la gente de mar y de organización de su vida a bordo, la autoridad competente debería celebrar consultas periódicas con los representantes de las citadas organizaciones en relación con las medidas más adecuadas para lograr dichos objetivos. La autoridad competente debería determinar, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, la forma que deberían revestir dichas consultas. (R185P2)

##### B5.1.2 – Certificados y documentos de conformidad

1. Al redactar un modelo nacional de documento de conformidad con arreglo al párrafo 2 de la regla 5.1.2, la autoridad competente debería considerar los aspectos siguientes:

- 
- a) los requisitos a los que se hace referencia en el apartado a) del párrafo 4 de la norma A5.1.2 deberían ser generales y abarcar las disposiciones esenciales de la legislación nacional relativa a las condiciones de empleo de la gente de mar y de organización de su vida a bordo en cada uno de los aspectos generales que se enumeran en el anexo A-I;
  - b) de conformidad con el apartado b) del párrafo 4 de la norma A5.1.2, los requisitos deberían también ser específicos para el buque o categoría de buques a los que se apliquen, e indicar qué debe lograrse concretamente para cumplirlos en aquellos aspectos generales que se refieran a las características particulares del buque o buques de que se trate, por ejemplo el tamaño y tipo de buque, los tipos de viaje que ha de efectuar, el número de marinos o cualquier riesgo especial vinculado con la carga u otros factores; cuando sea oportuno y posible deberían especificarse también las cantidades, y
  - c) ante todo, deberían estar redactados en términos claros para que todas las personas interesadas, esto es, los inspectores nacionales, los funcionarios habilitados en los Estados del puerto y la gente de mar, puedan verificar que se están aplicando debidamente .

2. Los procedimientos y políticas mencionados en el documento de conformidad que han de aplicar los buques que enarbolan el pabellón del Miembro de que se trate, de conformidad con el apartado c) del párrafo 4 de la norma A5.1.2, pueden revestir diversas formas. El documento debería ser semejante al modelo de documento que figura en el anexo B III. El objetivo de los procedimientos y las políticas debería ser establecer un sistema en cada buque que garantice el cumplimiento continuo de las normas del presente Convenio. Podrían también adoptar la forma de un sistema destinado a lograr los objetivos de los requisitos. Este sistema podría formar parte de un sistema más general destinado a hacer cumplir las obligaciones contraídas por los Miembros en virtud de diversos instrumentos internacionales, incluido el presente Convenio.

#### B5.1.3 – Inspección y control de la aplicación

1. La autoridad competente y cualquier otro servicio o autoridad que sea total o parcialmente responsable de la inspección de las condiciones de empleo y de trabajo de la gente de mar deberían disponer de los recursos necesarios para el desempeño de sus funciones. (R185P3) En particular:

- a) cada Miembro debería adoptar las medidas oportunas para que pueda recurrirse a expertos y especialistas técnicos debidamente calificados con el fin de que, cuando sea necesario, presten ayuda a los inspectores en el desempeño de su trabajo; (R185P9)
- b) todos los inspectores deberían disponer de locales convenientemente ubicados, así como de equipos y medios de transporte adecuados que les permitan desempeñar con eficacia sus funciones. (R185P11)

2. La autoridad competente debería establecer una política en materia de conformidad y control de la aplicación para garantizar la coherencia y orientar además las actividades de inspección y de control relacionadas con el presente Convenio. Se deberían facilitar a los inspectores y a los funcionarios encargados de hacer cumplir la ley ejemplares de esta política, que también deberían estar disponibles para el público en general, los armadores y la gente de mar.

---

3. La autoridad competente debería establecer procedimientos simples que le permitan recibir de manera confidencial la información que le transmita la gente de mar, ya sea directamente o a través de sus representantes, en relación con posibles infracciones de las normas del presente Convenio y que permitan a los inspectores investigar tales cuestiones con celeridad, en particular:

- a) habilitar a los capitanes, a la gente de mar y a los representantes de la gente de mar para que puedan solicitar una inspección cuando lo consideren necesario, y
- b) facilitar información y asesoramiento técnicos a los armadores, a la gente de mar y a las organizaciones interesadas acerca de la manera más eficaz de cumplir con las normas del presente Convenio y de seguir mejorando las condiciones de la gente de mar a bordo de buques. (R185P6)

4. Los inspectores deberían estar debidamente formados y su número debería ser suficiente para garantizar el desempeño efectivo de sus funciones, prestando la atención debida a:

- a) la importancia de las funciones que tengan que desempeñar los inspectores y, en especial, el número, la naturaleza y el tamaño de los buques sujetos a inspección, así como el número y la complejidad de las disposiciones legales que hayan de aplicarse;
- b) los medios materiales puestos a disposición de los inspectores, y
- c) las condiciones prácticas en que habrán de llevarse a cabo las inspecciones para que sean eficaces. (R185P4)

5. A reserva de las disposiciones de la legislación nacional en materia de contratación de los funcionarios públicos, los inspectores deberían contar con calificaciones y formación adecuadas para el desempeño de sus funciones y, siempre que sea posible, deberían poseer una formación marítima o experiencia de marino. Deberían tener un conocimiento adecuado de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar y del idioma inglés.

6. Deberían adoptarse medidas para facilitar a los inspectores una formación complementaria en el empleo. (R185P8)

7. Los inspectores deberían tener una visión clara de las circunstancias en las que se debería llevar a cabo la inspección, el alcance que ésta debería tener en las diversas circunstancias mencionadas y el método general que debería aplicarse. En el anexo B-IV se exponen los criterios recomendados para las inspecciones.

8. Los inspectores debidamente acreditados de conformidad con la legislación nacional deberían por lo menos estar facultados para:

- a) subir a bordo de un buque y entrar en los locales apropiados, libremente y sin previa notificación, a cualquier hora del día o de la noche. (R185P5) Sin embargo, al iniciar la inspección de un buque, los inspectores deberían notificar su presencia al capitán o a la persona que se encuentra a cargo y, cuando corresponda, a la gente de mar o a sus representantes; (R185P13)
- b) interrogar al capitán, a la gente de mar o a cualquier otra persona, incluidos el armador o su representante, acerca de cualquier cuestión relativa a la aplicación de las normas según lo prescrito en la legislación nacional, y ello en presencia de un testigo si así lo solicita la persona interrogada;

- 
- c) exigir la presentación de cualquier libro, diario de navegación, registro, certificado u otro documento o información relacionados de manera directa con los asuntos sometidos a inspección, con el fin de verificar su conformidad con la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
  - d) exigir la colocación de los avisos que requiera la legislación nacional en la que se recojan las disposiciones del presente Convenio;
  - e) tomar o extraer muestras para el análisis de los productos, de la carga, del agua potable, de las provisiones y de los materiales y sustancias empleados o manipulados. Debería notificarse al armador o a su representante, y, en su caso, a la gente de mar, la toma o extracción de cualquier muestra, o solicitarse su presencia durante la misma. La cantidad de la muestra debería ser debidamente registrada por el inspector; (R185P12)
  - f) una vez realizada la inspección, señalar directamente a la atención del armador, del operador del buque o del capitán las deficiencias que pueden afectar a la salud y la seguridad de quienes se encuentran a bordo; (R185P15)
  - g) alertar a la autoridad competente acerca de cualquier deficiencia o abuso que no esté específicamente previsto en la legislación existente, y someter propuestas a la misma con miras a mejorar la legislación, y
  - h) notificar a la autoridad competente cualquier accidente de trabajo o enfermedad profesional que afecte a la gente de mar, en los casos y de la forma prevista en la legislación nacional. (R185P14)

9. deberían encomendarse a los inspectores funciones que, por su número o sus características, puedan interferir con una inspección eficaz o perjudicar de alguna manera la autoridad o imparcialidad de los mismos en sus relaciones con los armadores, la gente de mar u otras partes interesadas. (R185P10) En particular, los inspectores deberían:

- a) tener prohibido cualquier interés directo o indirecto en las actividades que hayan de inspeccionar;
- b) estar obligados a no revelar, aun 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, y
- c) 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 empleo de la gente de mar a bordo y de organización de su vida a bordo, 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 queja.

10. En el informe anual publicado por la autoridad competente debería incluirse:

- a) una lista de la legislación vigente relativa a las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar, así como de las enmiendas que hayan entrado en vigor durante el año;

- 
- b) los detalles relativos a la organización del sistema de inspección;
  - c) estadísticas de los buques u otros locales que podrían ser inspeccionados, y de los buques y otros locales ya inspeccionados;
  - d) estadísticas relativas a [la gente de mar nacional o residente en el país] [la gente de mar que está sujeta a la legislación nacional];
  - e) estadísticas e información acerca de las infracciones a la legislación, las sanciones impuestas y los casos de inmovilización de buques, y
  - f) estadísticas sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales [notificados] que afectan a la gente de mar. (R185P16)

#### B5.1.4 – Procedimientos de tramitación de quejas a bordo

1. La autoridad competente, previa consulta con las organizaciones de armadores y de gente de mar, debería establecer un modelo de procedimiento justo para la tramitación de las quejas que se presenten a bordo de los buques que enarboles su pabellón.

2. Al establecer estos procedimientos deberían considerarse lo siguientes aspectos:

- a) en la medida de lo posible, los procedimientos deberían promover la solución pronta y pacífica de los conflictos y de las quejas que se presenten a bordo del buque en las primeras etapas del proceso. Sin embargo, en los casos en que la queja se refiera específicamente a la persona a quien ésta debe presentarse o incluso al capitán del buque, la gente de mar debería poder dirigirse directamente al capitán y recurrir a instancias externas, y
- b) para evitar problemas de hostigamiento de la gente de mar por haber presentado una queja sobre cualquier asunto que abarque el presente Convenio, los procedimientos deberían fomentar la designación de una persona a bordo que aconseje a la gente de mar sobre los recursos que tiene a su disposición y, si lo solicita el marino que presente la queja, asista también a las reuniones o audiencias que se celebren sobre el objeto de la queja.

3. Los procedimientos deberían prever, como mínimo, que:

- a) las quejas deberían remitirse en primer lugar al jefe del departamento del marino que presente la queja o a su oficial superior;
- b) el jefe del departamento o el oficial superior deberían tratar de resolver el asunto en los plazos prescritos conforme a la gravedad de las cuestiones planteadas;
- c) si el jefe del departamento o el oficial superior no pueden resolver la queja a satisfacción del marino, este último la pueda remitir al capitán, quien debería ocuparse personalmente del asunto;
- d) la gente de mar debería tener derecho en todo momento a hacerse acompañar y representar por una persona de su elección a bordo del buque de que se trate;
- e) deberían registrarse todas las quejas y decisiones que se adopten al respecto y proporcionarse una copia a la gente de mar interesada;

- 
- f) si una queja no puede resolverse a bordo, debería remitirse en tierra al armador, quien debería contar con un plazo adecuado para resolver el asunto, cuando corresponda, en consulta con la gente de mar interesada o cualquier otra persona que la gente de mar designe como representante, y
- g) en cualquier caso, la gente de mar debería tener derecho a presentar una queja directamente ante el capitán y el armador y las autoridades competentes.

*Directriz B5.2 – Responsabilidades del Estado del puerto*

B5.2.1 – Inspecciones en los puertos

1. La autoridad competente debería establecer una política de inspección para los funcionarios habilitados que realicen inspecciones de conformidad con la regla 5.2. El objetivo de esta política debería ser garantizar la coherencia y además orientar las actividades de inspección y control de la aplicación que guarden relación con las normas del presente Convenio. Deberían facilitarse ejemplares de esta política a los funcionarios habilitados y deberían ponerse también a disposición del público en general, de los armadores y de la gente de mar.

2. Al establecer una política en relación con las circunstancias que justifican la inmovilización de un buque, de conformidad con el párrafo 6 de la norma A5.2.1, la autoridad competente debería considerar lo siguiente:

- a) el término «graves dificultades materiales», que figura en el apartado a) del párrafo 6 de la norma A5.2.1, se refiere normalmente a dificultades financieras que pudieran amenazar el modo de vida de la gente de mar. Un ejemplo típico de una deficiencia que pudiera dar origen a este tipo de dificultad sería la falta de pago de los salarios durante varios meses. En estos casos, los inspectores deberían considerar las consecuencias normales de esta situación para la gente de mar, en general. Por ejemplo, no se les debería exigir que consideren otros medios de ayuda con los que podrían contar las personas interesadas ni la situación precisa de los países en los que reside la gente de mar;
- b) en lo que respecta al término «infracción grave» que figura en el apartado b) del párrafo 6 de la norma 5.2.1, la gravedad puede deberse a la naturaleza de la deficiencia de que se trate. Esto sería especialmente pertinente en caso de infracción de los principios y derechos fundamentales o de los derechos en el empleo de la gente de mar de conformidad con los artículos III y IV del presente Convenio. Por ejemplo, el empleo de una persona a la que le faltan más de seis meses para alcanzar la mayoría de edad debería considerarse una infracción grave, incluso cuando sólo haya una persona a bordo en esta situación. En otros casos, se debería tener en cuenta el número de deficiencias detectadas durante una determinada inspección: por ejemplo, podría requerirse que se presentaran varias anomalías en relación con el alojamiento o la alimentación y el servicio de fonda (que no supongan una amenaza para la seguridad o la salud) para que se considere que constituyen una infracción grave, y
- c) en lo que respecta a la otra condición exigida para que un buque pueda quedar inmovilizado en virtud del apartado b) del párrafo 6 de la norma A5.2.1, en particular las «varias ocasiones recientes» en que el buque ha estado en situaciones que constituyen una grave infracción de los principios o derechos inscritos en el presente Convenio, por «varias ocasiones recientes» podría entenderse la notificación de infracciones graves en [tres] ocasiones como mínimo durante el año anterior.

---

### B5.2.2 – Procedimiento de tramitación de quejas en tierra

1. Cuando se remita una queja a la que se hace referencia en la norma A5.2.2 a un funcionario habilitado, éste debería comprobar primero si la queja es de carácter general (si se refiere a toda la de gente de mar a bordo o a una determinada categoría) o bien si se refiere a casos individuales de la gente de mar de que se trate.

2. Si la queja es de carácter general, se debería considerar la posibilidad de adoptar las medidas previstas en el apartado c) del párrafo 2 de la regla 5.2.1.

3. Si la queja se refiere a un caso individual, se deberían examinar los resultados de cualquier procedimiento al que se haya recurrido a bordo para la solución de la queja de que se trate. Si no se hubiere invocado dicho procedimiento o si éste todavía no se hubiere agotado, el funcionario habilitado no debería considerar la queja, sin una buena razón, y debería proponer al querellante que recurra a los procedimientos disponibles a bordo. La deficiencia o demora de los procedimientos internos o el miedo legítimo del querellante a ser objeto de represalias por presentar una reclamación constituirían buenas razones para considerar una queja en tales circunstancias.

4. Si se considera que una queja está bien fundada, el inspector debería dar al capitán, al armador y a cualquier otra persona que se critique en la queja, la oportunidad de dar a conocer su posición antes de sacar cualquier conclusión.

5. La gente de mar debería poder [tener acceso a información y asesoramiento y] contar con una asistencia jurídica cuando corresponda, especialmente en los casos en que se alegue una violación de sus derechos en relación con las condiciones de vida o de trabajo que le cause o pueda causarle graves dificultades.

#### *Directriz B5.3 – Responsabilidades en relación con el suministro de mano de obra*

1. Los servicios privados de contratación y colocación que estén establecidos en el territorio del Miembro y pongan gente de mar a disposición de un armador, independientemente de su residencia, tendrían que estar obligados a velar por que el armador cumpla debidamente los términos de los acuerdos de empleo concertados entre dichos servicios y la gente de mar.

## **Título 5. Código, Parte B: Anexos**

### **Anexo B-I**

(véase Directriz B1.3.3 *supra*)

### **Orientaciones sobre la educación y la formación marítimas y la planificación profesional de la gente de mar que es miembro de una tripulación**

#### *Ambito de aplicación y definición*

1. Esta guía se aplica a toda formación destinada a preparar a las personas abarcadas por el Convenio para el servicio a bordo de buques. Se aplica a la formación del personal que se prepara para ejercer las funciones del servicio de cubierta, de máquinas, de radio o de fonda o de varios de estos servicios. No se

---

aplica a otra gente de mar excepto en caso de que requieran formación personal a bordo y familiarizarse con la vida a bordo del buque. (R137P1)

### *Objetivos de la formación*

1. Los objetivos básicos de la política referente a la formación profesional de la gente de mar que es miembro de una tripulación deberían ser:

- a) mejorar la eficacia de la industria marítima y la capacidad profesional actual y potencial de la gente de mar;
- b) mejorar las normas sobre prevención de accidentes a bordo de los buques mercantes, en el mar o en puerto;
- c) alentar a un número suficiente de personas idóneas a hacer carrera en la marina mercante;
- d) asegurar que se dé formación adecuada de iniciación a los nuevos marinos, en tierra cuando sea necesario, o a bordo de un buque;
- e) ofrecer medios de formación y de readaptación que correspondan a las necesidades de la industria marítima para todos los grados y categorías de gente de mar;
- f) ofrecer los medios de formación necesarios para que puedan introducirse innovaciones técnicas en la explotación, la navegación y la seguridad de los buques;
- g) ofrecer una formación que permita a todos los marinos capacitados ascender a los grados más altos a bordo;
- h) ofrecer formación práctica adecuada para los diversos grados y categorías de la gente de mar, e
- i) asegurar, en lo posible, la colocación de los aprendices de marino que hayan terminado un curso de formación. (R137P2)

### *Planificación y administración nacionales*

1. En los países donde haya o se piense crear una industria marítima, las autoridades competentes, al planificar la política nacional de enseñanza y formación, deberían velar por que se reserve un lugar adecuado en el sistema general de medios de formación a la capacitación de la gente de mar, con el propósito de alcanzar los objetivos indicados *supra*. (R137P3)

2. Cuando las circunstancias del país no permitan organizar medios de formación para la gente de mar de todos los grados y categorías que se necesiten, se debería estudiar la posibilidad de colaborar con otros países y con organizaciones internacionales para establecer regímenes comunes de formación marítima, destinados a la gente de mar que no pueda recurrir a los programas nacionales. (R137P4)

3. Los programas de formación de todas las instituciones públicas y privadas dedicadas a la formación de la gente de mar deberían coordinarse y desarrollarse en cada país con arreglo a normas prescritas a nivel nacional y a las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado. Tales programas deberían

---

establecerse en colaboración con los servicios oficiales y las instituciones docentes, y deberían concebirse de manera que respondan a las exigencias de explotación de la industria marítima, determinadas en consulta con las organizaciones de armadores y de la gente de mar. (R137P5)

4. Los organismos que establezcan dichos programas deberían, en particular:

- a) organizar visitas periódicas a los establecimientos de formación con los que estén en relación y mantenerse perfectamente al corriente de los programas que se estén aplicando;
- b) asegurar que se difunda información sobre posibilidades de formación entre todos los interesados;
- c) participar en el establecimiento de las normas generales de formación previstas en el capítulo infra;
- d) participar en el establecimiento de las normas nacionales de certificación que sean apropiadas para los diversos grados y categorías de la gente de mar, y
- e) fomentar la colaboración directa entre las instituciones de formación y los encargados de las cuestiones de contratación y de empleo. (R137P6)

5. Las autoridades y organismos competentes, en colaboración con las organizaciones de armadores y de la gente de mar interesadas, cuando las haya, deberían velar por que se ponga a disposición de cuantos proporcionan servicios de orientación profesional y de asesoramiento en materia de empleo, de los servicios públicos del empleo y de las instituciones de formación profesional y técnica informaciones completas sobre los regímenes públicos y privados de formación de la gente de mar y sobre las condiciones de ingreso en la industria marítima. (R137P7)

6. Los programas de formación deberían revisarse y actualizarse regularmente conforme evolucionen las necesidades de la industria (R137P9). Al revisar esos programas, se deberían tener en cuenta las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado [*y el documento que ha de servir de guía, 1985, establecido conjuntamente por la Organización Internacional del Trabajo y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, con inclusión de todas las versiones revisadas que hayan sido aprobadas por el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo*].

#### *Financiación*

1. Los programas de formación de la gente de mar deberían organizarse sistemáticamente y su financiación debería tener una base regular y suficiente, habida cuenta de las necesidades y transformaciones actuales y proyectadas de la industria marítima.

2. Cuando corresponda, el gobierno debería contribuir financieramente a los programas de formación administrados por autoridades locales u organismos privados.

3. Por falta de recursos económicos o de oportunidades de formación, la gente de mar no debería verse en la imposibilidad de alcanzar los grados más altos a

---

bordo. Por lo tanto, la gente de mar debería tener la posibilidad de ganar o recibir suficientes recursos para poder adquirir una formación adecuada.

4. Siempre que sea posible, la formación de la gente de mar en los establecimientos públicos debería ser gratuita para los alumnos.

5. Siempre que la introducción de innovaciones técnicas haga necesaria una readaptación profesional, ésta debería ser ofrecida gratuitamente a la gente de mar interesada. Durante el curso de readaptación profesional, los interesados deberían percibir subsidios adecuados. La gente de mar enviada a tales cursos por un armador debería percibir salarios básicos completos. (R137P10)

#### *Normas de formación*

1. Las normas de formación deberían establecerse conforme a las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, enmendado y a los requisitos nacionales para obtener los diversos certificados de competencia de marino, cuando proceda. En particular, se debería establecer:

- a) el carácter de los reconocimientos médicos, que en ningún caso serán inferiores a las normas médicas exigidas para acceder al empleo en la industria marítima;
- b) el nivel de instrucción general exigido para ser admitido en los cursos de formación profesional;
- c) las materias que deban figurar en los planes de formación;
- d) la naturaleza de los exámenes que deban pasarse al terminar los cursos de formación que requieran tal formalidad, y
- e) un procedimiento que asegure que el personal docente de los establecimientos de formación tenga la experiencia y calificaciones necesarias, en particular conocimientos adecuados de los avances técnicos y operacionales. (R137P11)

#### *Programas de formación*

1. Los diversos programas de formación deberían basarse de manera práctica en el trabajo que deba efectuarse a bordo. Deberían revisarse y actualizarse periódicamente para mantenerlos al nivel del progreso técnico. Dichos programas deberían comprender los temas siguientes, además a los requisitos básicos necesarios para cumplir con las disposiciones pertinentes del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, en su forma enmendada:

- a) formación para el servicio de fonda, según corresponda, para quienes se empleen como camareros, cocineros, mozos de comedor y personal de despensa, teniendo en cuenta las exigencias de formación en las distintas categorías de buques;
- b) formación para la prevención de accidentes a bordo, especialmente en lo que se refiere a la aplicación de métodos seguros de trabajo en todos los servicios, incluida la seguridad individual como parte de la enseñanza profesional, la salud y la educación física, especialmente la natación;
- c) la formación relativa a la asistencia médica, y más particularmente la destinada al personal encargado de dicha asistencia a bordo, debería inspirarse en los

---

manuales médicos compilados por las autoridades competentes y tener en cuenta la mejor utilización posible de los servicios médicos por radio;

- d) nociones de legislación social y laboral relacionadas con las actividades de los buques mercantes y las relaciones de trabajo, reglamentación referente a la gente de mar, economía de la industria del transporte, seguros marítimos, derecho marítimo, etc.;
- e) formación en técnicas de gestión, y (R137P12)
- f) formación relativa a la organización de actividades de bienestar a bordo. (R138P8)

2. Los programas de formación deberían concebirse, cuando corresponda, con el fin de preparar a los aprendices de marino para obtener certificados de competencia, y deberían estar directamente relacionados con las normas nacionales de certificación. Deberían comprender suficiente formación práctica y tener en cuenta cualquier requisito mínimo de edad y de experiencia profesional exigido por las autoridades competentes para conceder los certificados de diversos grados. También deberían tenerse en cuenta otros certificados reconocidos en el país. (R137P13)

3. La duración de los diversos programas de formación debería ser suficiente para que los aprendices de marino puedan asimilar la enseñanza recibida y debería determinarse en función de factores tales como:

- a) el nivel de formación exigido por la profesión marítima para la cual se previó el curso;
- b) el nivel de cultura general y la edad que se exijan a los aprendices de marino que comienzan el curso, y
- c) la experiencia práctica anterior de los aprendices de marino. (R137P14)

#### *Formación para la gente de mar*

1. Todos los marinos deberían poder acceder a los cursos de iniciación destinados a dar a conocer a los aprendices de marino la vida a bordo y los métodos de trabajo a bordo.

2. Cuando corresponda y sea factible, debería haber cursos de formación anterior al embarque para los jóvenes sin experiencia que los capaciten suficientemente para ejecutar las tareas normalmente asignadas al personal subalterno de cubierta, de máquinas y del servicio de fonda. (R137P15)

3. Deberían ofrecerse también cursos o instrucción apropiados para que los jóvenes con las aptitudes requeridas puedan prepararse a fin de obtener los certificados o diplomas reglamentarios vigentes en la marina mercante de su país, tanto de oficiales como de personal subalterno. (R137P16)

4. La formación para el perfeccionamiento o el ascenso debería impartirse, entre otros medios, a través de cursos breves en las escuelas de navegación y establecimientos técnicos y de cursos por correspondencia especialmente adaptados a las necesidades de cada categoría de oficiales y de personal subalterno y a los grados a que aspiren. (R137P17)

---

5. Deberían ponerse a disposición de los oficiales y del personal subalterno que corresponda cursos de adaptación profesional, actualización, familiarización y perfeccionamiento, según las necesidades, a fin de que puedan mejorar y ampliar sus calificaciones y conocimientos técnicos, mantenerse al corriente de las modificaciones tecnológicas y responder a las exigencias de los nuevos métodos de trabajo a bordo.

6. Cuando ello facilite la formación, los armadores deberían dar licencia a los marinos correspondientes que trabajen a bordo de sus buques para que sigan cursos de formación en tierra, en escuelas apropiadas, con objeto de mejorar sus calificaciones, aprender a utilizar nuevas técnicas e instalaciones y adquirir méritos para ascender. Las personas que desempeñen cargos de responsabilidad a bordo del buque deberían contribuir activamente a estimular dicha formación. (R137P19)

#### *Readaptación profesional*

1. Cuando la naturaleza de la evolución técnica lo exija, deberían considerarse las posibilidades de readaptación profesional de la gente de mar. (R139P11)

2. Deberían realizarse consultas con las organizaciones de armadores y las de gente de mar, y de éstas entre sí, cuando la evolución técnica pueda acarrear cambios en la formación o certificaciones exigidas, o modificaciones importantes en las obligaciones y funciones de las diversas categorías de la gente de mar. (R139P12)

#### *Métodos de formación*

1. Los métodos de formación que se adopten deberían tener la mayor eficacia posible, habida cuenta del carácter de la enseñanza, la experiencia, la instrucción general y la edad de los aprendices de marino, así como el material de demostración y los recursos financieros de que se disponga. (R137P20)

2. En todos los programas de formación debería ocupar un lugar importante la formación práctica que exija la participación activa de los propios aprendices de marino. Podría impartirse destacando gente de mar para navegar en buques mercantes durante períodos de formación en el mar, o para trabajar en talleres o astilleros. (R137P21)

3. Cuando los establecimientos de formación utilicen buques escuela, deberían ofrecer cursos prácticos de navegación, prácticas de marinería, manejo y conservación de la maquinaria y demás materias náuticas, así como una amplia enseñanza de los métodos de seguridad a bordo. (R137P22)

4. En los programas de formación debería utilizarse material apropiado de demostración, como simuladores, máquinas, modelos de buques, instalaciones de a bordo, equipo de salvamento, instrumentos de navegación y aparatos de carga. Ese material debería seleccionarse según las máquinas e instalaciones de a bordo que los aprendices probablemente tengan que utilizar. (R137P23)

5. Deberían utilizarse películas y otros medios audiovisuales, cuando sea pertinente:

- a) para completar, no para sustituir, el material de demostración utilizado con la activa participación de los aprendices, y
- b) como medio de formación básica en ciertas materias. (R137P24)

---

6. La formación teórica impartida en los cursos de formación debería tener relación con los conocimientos teóricos y prácticos que necesita la gente de mar. (R137P25)

*Oportunidades de orientación, educación y formación profesional para los jóvenes marinos*

1. Las normas de formación para la profesión marítima deberían estar coordinadas, en la medida de lo posible, con las aplicadas a empleos en tierra, de forma que los interesados puedan adquirir calificaciones reconocidas a nivel nacional que les sirvan tanto en la industria marítima como en otras ramas de la actividad económica. (R153P15)

2. Debería ayudarse a los jóvenes marinos a que reciban educación y formación para el empleo a bordo y posteriormente a que continúen su educación general y profesional mediante las diversas formas de ayuda financiera recomendadas *supra*. (R153P16)

3. Debería facilitarse a los jóvenes marinos la oportunidad de continuar su educación y formación profesionales mientras estén trabajando a bordo del buque, a fin de que puedan adquirir los conocimientos y experiencias esenciales para el cumplimiento eficaz de sus funciones, reunir las calificaciones necesarias para ascender en su profesión y continuar su educación general y técnica.

4. Los capitanes y oficiales deberían estimular y ayudar a los jóvenes marinos a poner en práctica y desarrollar plenamente los conocimientos y calificaciones obtenidos en la formación preparatoria, a obtener a bordo la experiencia práctica apropiada y a seguir cursos en régimen autodidáctico mientras permanecen embarcados. (R153P18)

5. Para contribuir al logro de estos objetivos se deberían facilitar medios tales como la formación en el empleo a bordo, cursos por correspondencia, instrucción programada y otros medios autodidácticos de carácter general y marítimo.

6. Cuando fuere posible, las facilidades de formación profesional puestas a disposición de los jóvenes marinos a bordo deberían incluir un local apropiado para el estudio, una biblioteca y equipo autodidáctico apropiado. (R153P20)

*Cooperación internacional*

1. Los países deberían cooperar entre ellos para promover la formación profesional de la gente de mar; en ciertos casos sería muy útil que esta cooperación se realizara a nivel regional. (R137P26)

2. En el marco de esa cooperación, los países podrían colaborar con la Organización Internacional del Trabajo y otras instituciones internacionales, en particular con la Organización Marítima Internacional, o con otros países con objeto de:

- a) contratar y formar personal docente;
- b) crear y mejorar los medios de formación para oficiales y personal subalterno;
- c) crear medios de formación comunes con otros países cuando sea necesario;
- d) ofrecer posibilidades de formación a ciertos aprendices o futuros instructores extranjeros, y enviar aprendices y futuros instructores a otros países;

- 
- e) organizar intercambios internacionales de personal, de informaciones y de material de enseñanza, así como seminarios y grupos de trabajo internacionales, y
- f) ofrecer instructores calificados y experimentados a las escuelas de formación marítima de otros países. (R137P27)

## **Anexo B-II**

(véase Directriz B4.1.2 *supra* – pendiente)

## **Anexo B-III**

(véase Directriz B5.1.2, párrafo 2 *supra* – pendiente)

### Modelos de certificado de conformidad y de documento de conformidad

DECLARACION [DOCUMENTO] DE CONFORMIDAD QUE DEBEN  
CONSERVAR TODOS LOS BUQUES que enarboles la bandera de  
[Nombre del país]

Este documento, que aborda los derechos y normas establecidos en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005 («el Convenio»), deberá aplicarse de conformidad con [referencia a la legislación pertinente].

Número de referencia.

Nombre del buque.

Número OMI del buque.

Nombre y dirección del armador [inclusive una compañía como se define en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)].

Fecha de la primera certificación (véase «certificaciones», *infra*).

Autoridad certificadora.

### Parte I. Modelo de requisitos con arreglo a la legislación nacional

[1. Ningún miembro de la tripulación será menor de 16 años. Nadie menor de 18 años trabajará de noche ni realizará tareas peligrosas del tipo que se especifica en el cuadro [insertar referencia aplicable] (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)]

2. Todas las personas empleadas o que presten servicio a bordo de un buque llevarán consigo un certificado válido que pruebe su aptitud física. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

3. Todas las personas empleadas o que presten servicio a bordo de un buque deberán poseer certificados válidos y adecuados de competencia u otros certificados de aptitud profesional. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

[4. Todas las personas empleadas o que presten servicio a bordo de un buque podrán solicitar la expedición de documentos de identidad de la gente de mar válidos. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)]

---

5. A bordo del buque deberá haber copias de los acuerdos de empleo de la gente de mar actualizados que se refieran a cada persona empleada o que preste servicio a bordo del buque y el armador, conforme al modelo establecido en el cuadro [insertar referencia aplicable]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].) [Con arreglo a estos acuerdos de empleo de la gente de mar, el pago de los salarios se efectuará el o antes del [día o días] de cada mes.]

6. Las horas de trabajo y de descanso deberán estar en conformidad con el cuadro [insertar referencia aplicable] y se deberán llevar al día los registros pertinentes. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

[7. La dotación del buque estará en todo momento en conformidad con la lista de la tripulación, que figura en anexo como cuadro [insertar referencia aplicable] [suprímase este requisito si no se aplica]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)]

8. Se respetarán las condiciones de alojamiento aprobadas que se especifican en el cuadro [insertar referencia aplicable]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

9. Se observarán las normas de alimentación y servicio de fonda que se establecen en el cuadro [insertar referencia aplicable]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

10. Todas las personas empleadas o que presten servicio a bordo del buque, especialmente los jóvenes, habrán recibido formación en materia de salud y seguridad y prevención de accidentes. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

11. Los servicios médicos y el personal calificado estarán en conformidad con lo estipulado en el cuadro [insertar referencia aplicable]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

12. Los servicios de bienestar a bordo estarán en consonancia con lo estipulado en el cuadro [insertar referencia aplicable]. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

13. Toda persona empleada o que preste servicio a bordo de un buque podrá presentar una queja ante el capitán en relación con las condiciones de empleo y de organización de la vida a bordo. Si esta queja no puede tratarse o resolverse a bordo del buque o con el armador/compañía, el querellante podrá ponerse en contacto con [información de contacto de la oficina correspondiente del país de que se trate] o con un funcionario habilitado en el puerto. Se llevarán registros de las quejas presentadas y de las medidas adoptadas. (Véase [referencia a la disposición legal pertinente].)

[Otros requisitos específicos en relación con el buque deberían añadirse aquí.]

---

Parte II. Modelo de declaración de procedimientos y políticas  
que han de aplicarse a bordo del buque para controlar y  
garantizar el cumplimiento continuo entre inspecciones

[...]

[Firma y cargo del funcionario competente]

[Fecha]

### Modelo de CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

#### Primera certificación

El buque objeto del documento de conformidad con número [número de referencia] fue inspeccionado por [nombre y título del inspector(es)] el [fecha] en [lugar] a los efectos de comprobar su conformidad con los requisitos del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005.

Se consideró que las condiciones de empleo y de organización de la vida a bordo del buque respetaban [los requisitos establecidos en la [Declaración] arriba mencionada].

#### Explicaciones

[Firma y cargo del funcionario competente]

[Fecha]

#### Certificaciones posteriores

El buque objeto del documento de conformidad con número [número de referencia] y certificado de conformidad con número [número de referencia] fue inspeccionado el [fecha] en [lugar]:

a los efectos de [renovación, cambios en la construcción del buque que pudieran afectar las condiciones de empleo y de organización de la vida a bordo].

Se consideró que las condiciones de empleo y de organización de la vida a bordo del buque seguía cumpliendo con lo dispuesto en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2005, excepto en lo que respecta a los siguientes puntos importantes: \*

En una inspección posterior realizada por [nombre y título del inspector(es)] el [fecha] en [lugar] se consideró que se habían subsanado totalmente las deficiencias mencionadas. \*

[Firma y cargo del funcionario competente]

[Fecha]

\* Tachen las disposiciones que no se apliquen.

### **Anexo B-IV**

(véase Directriz B5.1.3, párrafo 7 *supra* – pendiente)